# Хроника трагического перелета

Станислав Николаевич Токарев

SHOUT
SHARE
IT

# Annotation

- Хроника трагического перелета
  - Глава первая
  - Глава вторая
  - Глава третья
  - Глава четвертая
  - Глава пятая
  - Глава шестая
  - Глава седьмая
  - Глава восьмая
  - Глава девятая
  - Глава десятая
  - Глава одиннадцатая
  - Глава двенадцатая
  - Глава тринадцатая
  - Глава четырнадцатая
  - Глава пятнадцатая
  - Глава шестнадцатая

- Глава семнадцатая
- Глава восемнадцатая
- Глава девятнадцатая
- Глава двадцатая
- Глава двадцать первая
- Глава двадцать вторая
- Эпилог
- Литература
- Периодические издания

# Хроника трагического перелета

**Scan:** AAW
**OCR, правка:** Андрей Мятишкин
*Токарев С. Н.* **Хроника трагического перелета**. — М.: Патриот, 1991. — . ISBN 5–7030–0238–9.

Аннотация издательства: Эта историческая повесть стала последней книгой Станислава Токарева. В ней он рассказал о А. Васильеве, С. Уточкине. М. Ефимове, Н. Попове и других первых русских спортсменах — пилотах.

В центре событий произведения, изложенных очень эмоционально и своеобразно по форме, — сверхдальний рекордный перелет Петербург — Москва.

А по набережной легендарной
Приближался не календарный —
Настоящий Двадцатый Век.

# Глава первая

Часу примерно в четвертом пополудни дождь, то кропивший, то внезапно хлеставший столицу Российской империи, наконец стих. Впрочем, дорогу, ведущую в Коломяги, изрядно развезло. Чавкали копыта лошадей, взрывали грязь колеса экипажей. Публика, не имевшая средств на наем извозчиков, тем более авто, добиравшаяся до Новой Деревни от Приморского вокзала паровиком, выходившая на станции «Скачки» — и далее способом пешего хождения, — еле вытаскивала из коричневой жижи соскакивающие галоши.

Вечерело, однако не темнело: на дворе стоял июль, и ночи хоть не белые были уже, но, как называли их петербуржцы, серые. Очистившееся небо было перламутрово. В десятом часу вечера на аэродроме товарищества «Крылья», более известном как Комендантский и являвшем продолжение Коломяжского скакового поля, у поставленного перед первым ангаром, накрытого белой скатертью стола священник Николаевской Чернореченской церкви о. Алексей Грацианов отслужил напутственный молебен для странствующих и путешествующих. Звучал стройный хор певчих.

Пилоты, иные уже облаченные в кожаные свои костюмы (те, кто моложе и, следственно, нетерпеливей), другие же пока в цивильном, крестились, держа — одни на полусогнутой левой руке, подобно кавалергардским каскам или гусарским киверам, — шлемы, другие, в опущенной, — традиционные кепи.

Мысли их обращены были, даже если кто нетверд в вере, пусть не к Отцу небесному, но уж к небу — у всех. Возносясь ввысь на своих аппаратах, они знали, что с этого мига их жизни в руце Божьей, равно как в железном кулаке двигателя внутреннего сгорания. Слава те, Господи, разведрилось, поливай такой дождище, как вчера, аппарат из ангара не выведешь — парусина крыльев тотчас намокнет, отяжелеет так, что не взлетишь. Но разведрилось. Казалось даже, что солнечно, — может, от желтизны некрашеных срубов трибуны. Или бронзы, которой отсвечивали вдали мачтовые сосны Удельнинского парка.

Однако вкруг все вновь тускнело. Из — за Лахты, от болот, тянулся легкий покамест туманец.

Звуки хора певчих на миг заглушились татаканьем мотора. Военный пилот штабс — капитан Самойло заторопился, благо туман не загустел, взлететь, взять курс на Гатчину. Авиаторы проводили его взглядами — он — то успел, ему пока ничего не грозило. Впрочем, ему с ними тринадцатью (считая пассажиров

двухместных «фарманов» — ах, число несчастливое) было не по пути.

Особенная тишина, наступившая после того, как прозвучало «аминь», вскоре огласилась отрывистыми потрескиваниями, чихом непроспавшихся моторов. Далеко было еще до трех пополуночи, часа старта, но волнение давало себя знать. По тропкам меж ангарами, оскальзываясь, пробирались механики, кто — то у кого — то просил одолжить французский гаечный ключ…

* * *

Теперь все в тех местах Ленинграда выглядит по — иному, там новый жилой район на 200 000 жителей. Но не одним воображением воссоздает автор давние картины. Мне описал их в своем послании чуть дрожащим, но старательным каллиграфическим почерком старый петербуржец, петроградец, ленинградец Евгений Сергеевич Салтыков. Определение «старый» нельзя отнести к внешнему его виду и манере держаться. Двухметроворостый статный сухощавый мужчина, бывший загребной одной из лодок Императорского яхт — клуба, принимая нас с женой, на ее непосредственное «меня зовут Таня» слегка прищелкнул каблуками, склонил расчесанную на пробор голову и рекомендовался неожиданно и весело: «А меня зовут Женя». В бытность гимназистом Евгений Сергеевич явился непосредственным свидетелем того, о чем поведано выше и предстоит еще поведать. Да и живет Евгений Сергеевич именно там — на улице, называемой по — старому Аэродромной. На той улице есть памятный камень, обозначающий место гибели корпуса корабельных инженеров капитана Льва Макаровича Мациевича, ставшего 24 сентября 1910 года первой жертвой русской авиатики.

* * *

Эту повесть, в которой документально, иной раз по крохам восстановленная истина мешается с вынужденным домыслом, версией, следовало бы предварить пояснением для будущего читателя. Так вот оно.

* * *

Речь идет о происшествии кратком, которое само по себе заняло лишь пять дней в июле 1911 года, начиная с трех пополуночи, когда пушечный выстрел обозначил, что старт перелета Санкт — Петербург — Москва открыт. Кратком, сегодня уже полузабытом. Лишь в справочных изданиях упоминаемом несколькими строками. Однако при тщательном рассмотрении понимаешь, что в крошечном осколке мозаичного зеркала, которое представляла общественная жизнь страны, отразилась

она вся. И без описания других, вроде бы не связанных непосредственно с перелетом, но влиявших на него событий, упоминания множества лиц, цитирования их мнений, вынужденного подчас спора автору не обойтись.

Оказывается, мало прочесть много книг. Перелистать ломкие от времени, словно подпаленные по краям страницы множества газет и журналов тех давних лет…

Как славно было бы перенестись туда. Не сегодняшними глазами немолодого человека конца XX столетия, для которого полет в Москву из Ленинграда — всего лишь час (подъем реактивного лайнера до высшей, заоблачной точки траектории и спуск, как с горки, и забота, достать бы такси), но глазами другими. Моего отца. Восхищенными, мальчишескими. Шестнадцатилетний ученик Тверского реального училища, сын местного счетовода, не мог не быть на той поляне, на северной окраине города, и похожие на птиц монопланы или бипланы, подобные тоже птицам, однако волшебно плывшие по воздуху прямо в своих клетках, непременно вызывали в нем восторг…

Жилочками, кровью, в них бившейся, я связан с ним, и память сердца, кажется, наделяет меня неким прозрением. Но мальчик горд был тем, что ему предстоит жить в век пара и электричества, будущий его сын, дни которого продлятся намного больше, чем отца, доживает век расщепленного атома, измученной природы. Как совместить, сфокусировать две эти точки зрения?..

Стихотворные строки, избранные эпиграфом, удивляют не одной лишь точностью характеристики упомянутого места действия («набережная легендарная» — это, конечно же, Черная речка, близ которой, за огородами Мякишева, делал последние шаги к барьеру великий поэт). Царскосельская гимназистка Аня Горенко, будущая Анна Ахматова, наверное, тоже видела над головою аппараты тяжелее воздуха. Строки поражают даром юношеского провидения: конечно же, «не календарный — настоящий Двадцатый Век» приближался по мере приближения идущих и едущих к Комендантскому аэродрому, где крепчал гул моторов.

Опасаясь показаться банальным, автор упомянет все — таки, что не он нашел тему — она его. В какой — то моей журналистской работе промелькнула фраза «Люблю читать спортивные журналы давних лет». И через несколько дней ко мне деликатно — деликатность, скромность были врожденными свойствами его натуры — подошел малознакомый (мы лишь раскланивались) человек — Борис Евлампиевич Косвинцев. Прежде он служил в нашей газете (когда она еще звалась «Красным спортом»), теперь состоял на пенсии, время от времени

возникал в библиотеке, что — то неслышно листал, выписывал в блокнотик, опасаясь обеспокоить кого — либо своей персоной. Он приблизился ко мне эдак бочком и тихо сказал: «Прошу прощения, мне довелось прочесть о вашем интересе к старым спортивным журналам, у меня имеются подшивки «Русского спорта» и «К спорту» за годы с девятьсот девятого по четырнадцатый. Вы мне не позволите отдать их вам?»

Он просил позволения! Отдать клад — бесценные раритеты! (Замечу в скобках, от оплаты категорически отказывался.) И пробил час, когда я погрузил в машину неподъемные подшивки. Отвез домой, положил на полку, решив со временем разобраться.

Через две недели Бориса Евлампиевича не стало.

Когда же я, наконец, углубился в волюмы в толстых картонных переплетах, то обнаружил: в начале нашего века одним из самых популярных видов спорта на Руси была новорожденная авиатика. Что велосипед, что лыжи или легкая атлетика! Нет, они присутствовали, конечно, равно как цирковая борьба, — правда, над возней пузанов — пыхтунов в черных, красных или серо — буро — малиновых масках репортеры скорее посмеивались (особенно издевался Борис Чесноков, заядлый футболист, неизменно элегантный крохотуля — сын его, известный волейбольный тренер Юрий Чесноков, вдвое выше отца).

Присутствовали на страницах и были популярны скачки и бега: судьба великого серого рысака Крепыша, жестоко отнятого у честного наездника Мельгунова — Яковлева (который с горя спился и умер) и доставшегося англичанину Кейтону (который терпел на нем загадочные поражения), весьма занимала спортивный мир…

Но авиатика царила в те годы. А первые пилоты, поднимавшиеся в небо на нетопырях из парусины и бамбука, терпевшие невероятное по нынешним временам количество аварий («Аппарат разбит вдребезги, авиатор отделался ушибами» — этой сакраментальной фразой пестрели страницы), пилоты — профессионалы обладали популярностью не меньшей, нежели, к примеру, корифеи театральной сцены. И можно поспорить (опираясь на число публикаций), роскошный ли Федор Шаляпин, бывший бурлак, богатырь оперной сцены, солист Его Величества, более волновал публику или невзрачный, в пуховой мятой шляпе, с бесцветными усами, бывший электромонтер железнодорожного телеграфа, первый в стране и один из лучших в мире пилот Михаил Ефимов. Дебаты ли в Государственной Думе, скандалезные рацеи молдавского помещика, основателя черносотенного «Союза Михаила Архангела» Владимира

Митрофановича Пуришкевича, которого в левых изданиях презрительно звали просто Володькой, с удовольствием сообщая, что за нецензурные выражения по телефону ему обрезали аппарат, либо фантастическая жизнь и короткая, яркая, точно взрыв, воздухоплавательная карьера купеческого сына Николая Попова.

И не было в стране ни единой газеты, ни единого [журнала — от почтенных, старейших, официозных «Санкт — Петербургских ведомостей» и «Нового времени», излюбленных самодержцем, до либеральных «Речи» и «Русского слова», от «Туркестанских ведомостей» до «Тифлисской копейки» и «Саратовской копеечки», где бы не описывались мельчайшие подробности перелета Санкт — Петербург — Москва.

И автор заболел этой темой. Влюбился в первых авиаторов, бесстрашных рыцарей — если не без упрека, то уж, во всяком случае, без страха. С их короткими жизнями, громкой, скоротечной славой и дальнейшим незаслуженным — полным порою — забвением. Углубился в мемуары, справочники, архивы. В старые, повторяю, газеты. Обнаружив притом, что отчеты о перелете в «Русском слове» писал репортер Евлампий Косвинцев. Отец Бориса Евлампиевича. Еще одна нить, связавшая для автора — лично — настоящее с прошлым. Скорее, впрочем, не нить, но телеграфная проволока: она несла вместе с фактами способ изложения. Репортер (тех, давних лет) не грешил красотами слога. Сухо до бесстрастия (страсть прорывалась редко) старался по мере сил передать, что видел. Неоценимый для будущих историков способ.

Что до расхождений… В среде юристов бытует выражение «лжет, как очевидец». Как известно, один и тот же факт два разных свидетеля почти всегда преподносят по — разному. Не только и зачастую не столько по причинам субъективного порядка. Кто — то, стоявший ближе к месту происшествия или дальше, левее или правее на два — три шага, обладавший большей или меньшей остротой зрения, создаст версию подчас диаметрально противоположную версии соседа…

«Когда — то Гейне ненароком и, вероятно, наугад назвал историка пророком, предсказывающим назад». Историки, собственно говоря, имеют дело как бы с последними страницами, вырванными из учебника арифметики. Они знают ответы задач, но далеко не всегда условия. По ответам воссоздают действия: сложение, вычитание, деление, умножение и извлечение корней.

В спорте есть виды, судейство которых объективно. Тому способствуют стрелка секундомера, «блин» штанги с точно обозначенным весом, рулетка, отмеряющая сантиметры прыжка

или броска. И виды с субъективным судейством, где инструмент один: наш живой несовершенный глаз, живой и тоже далекий от совершенства ум. Историк судит субъективно. Даже если он, казалось бы, фундаментально доказателен, его вывод все равно версия. Поэтому в отдельных случаях автор намерен выделять трактовку спорных эпизодов как **версии**. Наряду с выделением **свидетельств**, дающих оценку событий, порой чисто эмоциональную, из глуби лет.

Закончив затянувшееся объяснение с читателем, поделившись с ним желанием посмотреть на юную авиатику не как на вещь в себе, вне исторического времени и пространства, ибо первые аэродромы — ипподромные поля или просто пустыри, в крайнем случае пыльные армейские плацы, — и ангары первых «райтов», «блерио», «фарманов» и «вуазенов» располагались не вдали, а подле торной дороги, по которой шагала история, мы переходим к сути.

# Глава вторая

Нет, он не преувеличивает свое дарование. Оно — мизер, оно — букашка у подножья великого дара великого старца, недавно покинувшего сей свет. Но и он вслед за Львом Толстым полон желания воскликнуть: «Не могу молчать!»

Ведущий сотрудник скромного еженедельника «Русский спорт», подписывавший фельетон псевдонимом «Жакасс», передовицы — «Роддэ», а хронику, настриженную из газет, отечественных и заграничных, разумеется, никак не подписывавший, почему и не дошло до потомков подлинное его имя, издерган бессонницей.

Он не сомкнул глаз в ночь с десятого на одиннадцатое, он провел ее на Ходынском поле. В четыре утра с минутами в предрассветном небе возник, а лучше сказать, как бы выкарабкался из — за вершин леса в той стороне, где село Всехсвятское, моноплан и стал снижаться как — то странно, боком, кренясь, заметно вибрируя крыльями. Когда он достаточно приблизился к аэродрому, немногие, решившиеся вытерпеть здесь эту ночь, в тревоге вскочили с сырых от росы досок трибуны. Они увидели пропеллер. Не диск, который во вращении с такого расстояния вообще увидеть невозможно, а косо застывшие лопасти безмолвного мотора. Аппарат вперевалку, словно бы нехотя, словно отчаясь поддерживать далее тяжесть свою в воздухе, намеренный попросту ткнуться носом в ходынскую пыль, тем не менее приближался к двум мачтам, между которыми начертана была линия финиша. Вот он коснулся колесами земли, вот бежит, замедляет бег, сейчас остановится, не достигнув этой линии, и все усилия авиатора окажутся потраченными впустую. Нет, коснулся. И замер. И неподвижна фигура пилота. К нему бегут. Подбегая, видят, как он стаскивает шлем, бросает наземь, достает зачем — то и нахлобучиваег козырьком на длинный горбатый нос кепи. «Умоляю, минутку! — Фотограф волочит свою треногу. — Побудьте мгновение на месте!» Однако у авиатора, кажется, и сил — то нет выбраться.

Ему помогают, его ведут к беседке, построенной для членов Московского воздухоплавательного общества и прочих почтенных особ, изукрашенной плотницкими узорами, уставленной изнутри шампанским «Мумм» и шустовским коньяком.

Авиатор почти висит, обняв за плечи двоих дюжих провожатых. Сейчас особенно видно, как он, победитель перелета, этот вольный сын эфира, мал, субтилен, тонкокост. Если не сказать — тщедушен. И бледен — лик мумии, глаза ввалились.

По ступеням беседки спускается навстречу триумфатору генерал — губернатор Москвы красавец Джунковский. Блестящий гвардеец. Добрый друг государя и, поговаривают, сердечный — сестры государыни. Поскрипывают лаковые сапоги, позвякивают шпоры, посверкивают генерал — адъютантские аксельбанты.

— Добро пожаловать в Первопрестольную, — бархатным баском, громко, для всеобщего услышания, произносит Владимир Федорович и протягивает обе руки — длиннопалые, крепкие, холеные. Авиатор роняет в них свою — грязную, с ладонью, перевязанной носовым платком, столь же грязным. Не только от бензина и масла, от запекшейся крови тоже. Рука не хочет разжиматься, сведенная усилиями сжимания клоша — штурвала. К тому же, понимает приметливый сотрудник «Русского спорта», поклонник и немного знаток авиатики, кровяные пятна — он мозоли сорвал.

— Славно долетели? — В светской небрежности губернаторского тона скорей утверждение, нежели вопрос.

Пилот что — то бормочет. Генерал удивленно поднимает брови к козырьку. И снова громко:

— Честь имею поздравить. Первый приз — ваш!

И снова непослушными губами неслышно — ах, неслышно! — шевелит герой перелета. Генерал возвращается в беседку, авиатора ведут к близстоящему авто.

— Что он сказал, что? — допытывается сотрудник у более ловких, прытких, пройдошливых, вездесущих коллег. Вопрос профессионально не корректен, добытчик информации — ее монопольный владелец и не обязан делиться с конкурентами. Впрочем, некий газетный рысак пожалел — таки клячу, оставшуюся за флагом.

— Сказал, изволите видеть, что за сто тысяч больше бы не полетел.

— Не полетел?

— Именно так… И еще: нас посылали на смерть. Каково? С вас коньяк, батенька.

В течение трех последующих дней сотрудник доискался таких подробностей, которые лишили его сна, невзирая на принимаемый для успокоения лауданум. Летят часы шестнадцатого, субботы, мальчишка — курьер из типографии Рябушинского, что на Страстном бульваре, вопрошает в коридоре, сколько можно ожидать передовицу, и сама редактор — издательница госпожа Ковзан (суфражистка и спортсменка — циклистка), дорожащая пером сотрудника, заглядывает в его комнатку. Раз, другой, третий — укоризненно молчит, страдальчески.

За окном шумит Петровка, пестрят вывески — шляпного магазина Сиверсена и К°, банкирской конторы Пантелеева, торгового дома Александрова с сыновьями, обещающего почтенной публике комфортабельнейшие кровати и преудобнейшие ванны, и товарищества Брокар, чья рисовая пудра нежна, как лебяжий пух, и именно так названа. Под окном посвечивают золотцем соломенные диски канотье, колышутся, пенятся перья дамских шляпок.

Все суетно, низменно, мелко, никому нет дела до драмы, занавес опущен, зрители превесело разошлись. Так нет же, нет, он не может молчать. Оседлав нос пенсне со шнурочком, ткнув ручку в чугунную чернильницу, изображающую горного орла, он броско, крепко, брызжа лиловыми ализариновыми чернилами, пишет…

**Свидетельство.** «Снова — «Цусима»!

Но на этот раз не среди волн Японского моря, а у себя же на родине, между Москвой и Петербургом, в волнах океана воздушного…

«Цусима русской авиатики» — это перелет между Петербургом и Москвой».

В этом перелете все до мельчайших подробностей напоминает о том страшном поражении, имя которому — «Цусима».

**«Русский спорт» № 37, 17 июля 1911 года.**

Он прав, говоря о сходстве громкого события с малозаметным, тот неведомый Роддэ.

…2 октября 1904 года сформированная на Балтике и названная 2–й Тихоокеанской эскадра подняла якоря на рейде Либавы. Лишь четыре броненосца — флагманский «Князь Суворов», «Александр III», «Бородино» и «Орел» были вновь построенными, остальные — вооруженные устарелой артиллерией «самотопы», из них дряхлый, двадцатилетней давности, «Адмирал Нахимов» вовсе негодный для линейного боя. Посланное вслед подкрепление, 3–я эскадра, насчитывало из четырех броненосцев три — береговой обороны.

…Из девяти аэропланов, поднявшихся с Комендантского, новыми и более или менее опробованными были два. Двое летели на чужих аппаратах, причем один из двоих не был даже достаточно знаком с системой управления монопланом, привыкнув к бипланам. Два аппарата — старых, неоднократно терпевших аварии, с заплатами на крыльях, перевязками на оперении. Один — признанный недостаточно отрегулированным, да и с только что смененным мотором, взятый ввиду горячего желания лететь и отсутствия другого выхода. Один — построенный пилотом самолично, вручную, без должных знаний.

Летчики просили отложить старт хотя бы на день, так как новые машины не успели освоить, запасные части подвезти. Организационный комитет категорически отказал.

…Многие экипажи как 2–й, так и 3–й Тихоокеанских эскадр комплектовались второпях, большую часть матросов составляла необстрелянная молодежь, офицеров — только что выпущенные из Морского корпуса, с ремеслом своим они знакомились на походе, да и там комендоры не имели возможности подучиться прицельной стрельбе: учебных снарядов с собою не взяли. До войны же ради экономии стреляли мало, равно как выходили в открытое море — дабы не тратить лишний уголь. 3–я эскадра нагнала 2–ю лишь у берегов Аннама (Вьетнам), времени на отработку взаимных действий не оставалось.

…Из девяти пилотов — участников перелета Петербург — Москва двое получили дипломы менее чем за неделю до старта. Шестеро из девяти совершали полеты лишь над полем взлета, кругами, условия мало — мальской дальности, совершенно иные, были им незнакомы. Предстоял же путь в 700 верст.

**Версия.** По общепринятому мнению, инцидент еще в Северном море, когда у Доггер — Бэнк эскадра умудрилась обстрелять флотилию английских рыбацких судов, причем получил повреждение собственный крейсер «Аврора», объяснялся панической боязнью вездесущих японских миноносок, которой был охвачен вице — адмирал, генерал — адъютант Зосима Рожественский. Существует и иное мнение: секретные агенты вице — консула российского посольства в Париже Аркадия Гартинга, на самом же деле — главы заграничного отделения тайной политической полиции, ЗАГ, намеренно (для поднятия престижа и выколачивания у петербургского начальства дополнительных рублей и франков) засыпали радиостанцию флагмана донесениями о том, что Япония закупила миноноски во всех странах, у всех берегов готовятся диверсии. Последнее более напоминает правду. Гартинг (он же Гершельман, он же Ландерзен) еще студентом, членом партии эсеров, добровольно поступив в охранку, практиковал самые дерзкие дезинформации и провокации. Венцом их было открытие в Париже мастерской для изготовления бомб. Для провоцирования и выдачи товарищей по партии. В 1908 году парижская «Юманите» разоблачила статского советника, кавалера ордена Почетного Легиона и многих других наград, как иноземных, так и отечественных, громыхнул международный скандал. Гартинг застрелился.

…Аналогия дальняя, но, согласитесь, что — то в ней есть. Эскадра не ведала, где искать противника, пилоты с трудом находили и сам маршрут. Карты, выданные оргкомитетом, никуда

не годились. Один из участников по пути сделал изрядный крюк, второй вообще полетел совсем не в ту сторону.

…Ввиду некомпетентности автор не вправе даже и размышлять о коренной причине поражения в Цусимском проходе Корейского пролива. Не может судить, правомерна ли давняя версия — о том, что адмирал Зосима Рожественский, бывший начальник Главного Морского штаба, был бездарным флотоводцем, японский же адмирал Хейхатиро Того совершил маневр, равный по гениальности действиям Нельсона при Трафальгаре (мнение зарубежных специалистов), либо обнародованная недавно{1} — о том, что маху дал Того, Рожественский же действовал безупречно, виной всему стечение обстоятельств. Японский флот был мощнее, артиллерия, обладая бризантными снарядами, обрушила на наших огневой и газовый вал, русские же бронебойные прошивали корпуса вражеских судов навылет, но не взрывались. Потому ли роковым утром 14(27) мая 1905 года, велев по случаю юбилея коронации Николая 11 торжественно поднять стеньговые флаги, Рожественский не принял во внимание радиограмму с госпитального судна «Урал» о идущей параллельным курсом неприятельской армаде, рявкнув «Не болтать!», что был тупоголовый бурбон, или, напротив, решил, хитрец, внимательней слушать чужие переговоры в эфире, тоже не стоит гадать — не угадаешь, Как бы то ни было, в бою погибло 22 корабля под Андреевским флагом. Убито, утоплено, сгорело заживо и пропало без вести 5045 моряков. Командующий 3–й эскадрой адмирал Небогатов дал себя окружить и сдался в плен.

…Итог перелета Петербург — Москва. Терпели аварии (все — по нескольку) девять аппаратов из девяти стартовавших. Ранены и контужены пятеро пилотов и пассажиров, двое — тяжело. Один погиб.

…Мы. не знаем и не узнаем последних слов командира первого из погибших кораблей — «Осляби» — капитана 1 ранга Бэра: он скрылся в пучине вместе с гигантским факелом, в который превратился его высокобортный океанский броненосец. Не знаем, что завещал командир эсминца «Громкий», стремившегося в одиночку, избежав исполнения небогатовского приказа о сдаче, вырваться в открытое море. И кавторанг Керн, когда после двух суток боя без еды и сна, смертельно раненный, передал управление юному мичману Потемкину. Не узнаем никогда, что думал рулевой эскадренного броненосца «Орел» Копылов, когда сжимал штурвал руками с напрочь оторванными осколком пальцами.

Океан не скажет.

Но знаем мы, что сказал в пятом часу утра 11 июля 1911 года в Москве на Ходынском поле — том самом, что несколько лет назад было завалено трупами после чудовищной давки, трагически знаменовавшей начало царствования последнего из династии Романовых, авиатор Александр Алексеевич Васильев:

— Нас посылали на смерть.

Что и написал автор передовицы «Цусима русской авиатики».

Ведомо ли, однако, ему, до какой степени точно в своей аналогии он накрыл цель? Вряд ли. Клубок причин, приведших к русско — японской войне, к поражению, краху, имя которого «Цусима», еще долго не был распутан.

Но говоря о точности аналогии, автор имеет в виду некоторых действующих лиц, фигурировавших в истории и той войны, и — начала русской авиации. И — перелета. Такое вот — не случайное — совпадение.

Так, адъютантом главнокомандующего Куропаткина служил бывший лейб — гусар граф Стенбок — Фермор, настолько явно по расчету женившийся на дочери московского купца — миллионщика Харитоненко и запятнавший этим честь, что вынужден был уйти из гвардии. В дальнейшем депутат III Государственной Думы от фракции «Совета объединенного дворянства», крайнего правого, черносотенного крыла, граф Стенбок — Фермор возглавил Императорский Всероссийский аэроклуб. Прямо причастен к перелету.

Так, одним из виновников поражения под Мукденом, командующим корпусом, разбитым японским генералом Ноги, был генерал от кавалерии барон Александр Васильевич фон Каульбарс. «Его дальнейшая «деятельность» в 1905 году (иронически замечала «Русские ведомости») известна всей России» — к ней мы еще обратимся, дабы дать елико возможно полную характеристику личности, взглядов и образа действий председателя организационного комитета перелета.

И, наконец, вот что писал Сергей Юльевич Витте, все понимавший в механизме управления империей: «Великий князь Александр Михайлович был прародителем этой проклятой затеи, составившей несчастье России». Затеи, то есть «маленькой победоносной войны для удержания революции» (так поделился чаяниями двора министр внутренних дел Плеве с Куропаткиным) и к революции же приведшей.

О названном актере исторической сцены — подробнее. Поскольку его роль в развитии нашей авиации (какую, нам предстоит понять в ходе дальнейшего рассказа) трудно переоценить: великий князь состоял августейшим шефом воздушного флота, к нему сходились многие нити.

Сын любимого дяди Александра III, а значит, двоюродный дядя Николая II, рослый, красивый, эффектный мужчина, не пользовался фавором при дворе. Ни разу не упоминал его имени царь в своих дневниках, ведя которые на протяжении всей жизни, тщательнейшим образом фиксировал, кто, в частности, из родственников в котором часу с минутами зван к завтраку, обеду, ужину, с кем гуляли, играли, к примеру, в домино. Вообще ветвь Михайловичей Николай и ближние не жаловали, как и их мать, принцессу Баденскую, имевшую репутацию дамы хитрой, коварной и бессердечной. Александр, похоже, более других братьев и сестер удался в нее — с ее быстрыми приметливыми темными глазами и обволакивающими манерами. Был весьма честолюбив, страстный интриган, влияние же простирал косвенно, через посредство родной сестры последнего царя Ксении Александровны, на которой был женат.

Одно время мечтал стать генерал — адмиралом российского флота, оттеснив с этого поста родного дядю царя Алексея Александровича. Не получилось. Тогда добился выделения из морского ведомства «Добровольного флота» как некоего вспомогательного, возглавил его руководящий комитет, в помощники взял контр — адмирала Абазу. Комитет ведал торговым мореплаванием, строительством верфей (не на них ли «подновлялись» самотопы армады Рожественского?). Подрядчики наживались — контракты оплачивались по повышенным ценам. При этом немало, верно, перепадало и великому князю. Предположение не голословно. Когда началась русско — японская война, составился комитет для сбора доброхотных даяний с целью постройки военных судов. Председателем назначили любимого партнера государя по домино младшего его брата Михаила, Александр же Михайлович угадал определиться на пост вице — председателя. Пока стучали костяшки, заказы уплывали на заводы Ванье — подставного лица: предприятие принадлежало «Доброфлоту», следственно, Александру Михайловичу с присными. После войны великий князь со слезами просил Государственный Совету покрыть недостачу из казны. Стоит упомянуть еще об одной авантюре все того же кружка: когда формировалась 2–я эскадра, они выдвинули идею купить флот… у Бразилии. На переговоры ездил адмирал Абаза, для конспирации сбрив бороду и перекрасив голову. Флот не купили, изрядная сумма уплыла из государственного кармана за пазухи мундиров с аксельбантами.

В статье «Падение Порт — Артура» В. И. Ленин писал: «Генералы и полководцы оказались бездарностями и ничтожествами… Бюрократия гражданская и военная оказалась

такой же тунеядствующей и продажной, как и во времена крепостного права… Военное могущество самодержавной России оказалось мишурным». В статье «Разгром», навеянной цусимским поражением: «Великая армада — такая же громадная, нелепая, бессильная, чудовищная, как вся Российская империя».

Русскую авиатику ждала своя «Цусима».

# Глава третья

Двадцатый век вставал над миром в заводских дымах.

Многие гордились его стальными мускулами. Усматривали в индустриальном пейзаже знак приближения эры всеобщего благоденствия. Мы, потомки, люди конца двадцатого, вдосталь хлебнули из чаши этого всеобщего.

Но неразумный малолетка — школьник тоже ведь в туалете гордо дымит, кашляя, плюясь, подавляя тошноту, первой своей папиросой. Неведомо каким медиком рожденный афоризм «Капля никотина убивает лошадь» стал общим местом, оттого стерся, как старый пятак, на который мало что купишь. Да и где они, лошади — то?..

Прогресс неостановим, ум людской создан, чтобы вырывать у природы ее заветные секреты.

Кто думает о последствиях открытия?

Немецкий инженер, фабрикант, спортсмен, одержимый к тому же в конце прошлого столетия творчески — коммерческой идеей создания «десятипфеннингового театра», в котором все места стоили бы одинаково и искусство стало доступно простому народу, Отто Лилиенталь был истинно возрожденческой личностью.

Его соотечественник Аншюц научился способу моментальной фотографии: вместо лиц, застывших в ожидании, что «сейчас птичка вылетит», он поймал в объектив полет настоящих птиц в движении, разложенном на фазы. Это побудило Лилиенталя к размышлениям о проблемах движения в воздухе тел тяжелее воздуха.

Однако смысл его открытия состоял не столько в том, что задумался он не о летящей, машущей крыльями рукотворной птице, сколько именно о парящей. Парадокс озарения состоит зачастую не в уподоблении увиденному, но — на основе наблюдения — в решении сделать наоборот. Свой планер Отто Лилиенталь построил, вопреки природному сложению птиц, **четырехкрылым**. Точнее — двухплоскостным. Бипланом. С оперением как горизонтальным, так и вертикальным.

Воспаряя с голой, безлесой вершины Риновер на аппарате с матерчатыми крыльями, натянутыми на деревянную раму, плавно, величественно плывя в нисходящем потоке — в тихую, само собой, погоду, ибо любой порыв ветра был губителен, — Лилиенталь не думал, что его планер — дальний прообраз мощных грозных машин, способных уносить миллионы жизней. Не успел подумать: вскоре он врезался в подножье горы Риновер

и погиб.

Куда ведет и куда приведет неугомонный мозг обитателя планеты, поименованного «гомо сапиенс», человек **разумный**, именно разумом отличающегося от иных тварей земных, к которым он так неразумно жесток?

Пещерный человек, гений, первым добывший огонь трением палочки о палочку, тоже ведь не знал и не хотел знать, во что все это выльется. Ему просто жареное на костре мясо показалось вкусней сырого. И со скоростью необычайной побежала идея по диким горам и долам, от одного племени к другому, чудодейственным образом минуя колоссальные расстояния и не требуя патента.

Аппараты тяжелей воздуха — дети XX века.

Но есть русская поговорка: «Маленькие детки — маленькие бедки, большие дети — большие беды».

* * *

Летом 1908 года под Парижем, в центре (в «поле», как говорят конники) ипподрома Ле Ман некто приезжий купил право построить сарай. По беговой дорожке ипподрома скакали, сжавшись в комок в седлах, стоя в высоких стременах, лихие жокеи, в ясную погоду отличные цветами камзолов, их рукавов, каскеток, в дождливую — с трудом различимые от грязи из — под копыт. Красиво взбрасывая копыта, стлались рысаки — грациозные, несмотря на скульптурность гигантских мышц, орловцы (русский аристократ граф Орлов вывел и вывез эту породу), догоняли и обгоняли их менее кровные и видные собою, более резвые, машистые американские рысаки. Пестрые дамы, господа в визитках и серых цилиндрах, в каких только и принято посещать бега, ажитировали, испытывая удачу в тотализаторе. Их душам были близки чудные животные, они сами по утрам совершали променад в Булонском лесу: дамы в модных английских экипажах, похожих на кузнечиков, мужчины верхами — генералы в черных венгерках, голубые гусары, сановные штатские кавалеристы — любители…

На ипподроме Ле Ман мало кто обращал внимание на неказистый сарай. Разве что репортеры с их непостижимым нюхом на сенсацию — грядущую, возможно, — нет — нет да подбирались к нему.

Репортерам приходилось довольствоваться описаниями того, что вытянутые костлявые черты иноземца напоминают птичьи, что в его серо — синих глазах видится фанатический блеск. Как, может быть, у пресвитерианских пасторов, которые, стремясь приобщить к христианству диких индейцев, порой теряют свой скальп. Находили в нем сходство также с траппером, какими

представляли бесстрашных и добрых следопытов по Фенимору Куперу. Наиболее нахальные из пишущей братии сумели установить, что в сарае у него всего — навсего раскладная койка, потертый чемодан, умывальник с зеркалом для бритья да керосинка, на которой по утрам он жарит себе яичницу. Встает на рассвете, работает дотемна. Никого к аппарату странных очертаний не подпускает, помощи ничьей не принимает.

А уж коль, идя на все, дабы разжиться информацией, приводят в сарай с ипподромной трибуны важного гостя — генерала, банкира, даже министра, — иноземец заявляет на своем чудовищном французском:

— Уэлл, но раньше я должен закончить одну важную вещь.

Скрывается и больше не появляется.

«Где были они раньше, — думал, верно, Уилбер Райт, — эти фланеры, эти технически безграмотные бульвардье в своих шляпках из парижской соломки, со своими потными любопытными носами?»

Где они, в самом деле, были, газетчики и родной его Америки, когда шесть лет назад на пустыре Китти — Хоук на берегу Атлантического океана он с младшим братом Орвиллом запустил в небо первый планер, оснащенный собственноручно построенным автомобильным мотором?

* * *

Открытие, изобретение, опередившее время, порой забывается, порой остается в истории, но…

Капитан 1 ранга Александр Федорович Можайский, с 1876 года на протяжении пяти мучительных лет добивавшийся у русского военного министерства ассигнований, сумел, наконец, заказать в Англии для изобретенного им аппарата тяжелее воздуха два двигателя. Но — паровых. Оснащенная ими его стопудовая махина оторвалась все же от земли, и мы справедливо считаем Можайского первым, кто порвал кандалы земного притяжения. Однако попытка, совершенная на поляне в Красном Селе, окончилась неудачей — довольно громоздкий крылатый аппарат оторваться — то оторвался, но тут же и грохнулся, поломался.

Нужны были еще годы и годы. Нужно было, чтобы самодвижущаяся коляска, оснащенная двигателем внутреннего сгорания, потихоньку въехала в быт.

Нужен был, очевидно, и другой континент, на котором выжили, укоренились, который освоили самые рукастые и головастые переселенцы из старушки — Европы.

Пареньки из провинциального маленького Дайтона, дети пастора, несомненно, скроены были и сшиты из того материала,

той эманации мыслительной энергии и нестеснительной коммерческой инициативы, что и великий изобретатель Томас Алва Эдисон, что и механик, основавший автомобильную империю и по — императорски названный Генри Фордом I.

Полагаю, Марк Твен, сочиняя приключения симпатичного пацаненка Тома Сойера, не ставил перед собой глобальной задачи запечатлеть национальный характер. Но вспомним сцену, когда тетушка Салли в наказание заставила Тома покрасить забор. И он, применив средства рекламы, создал компанию, возглавил ее в качестве директора — распорядителя, заработал горсть стеклянных шариков, высушенную лягушачью лапку и кучу других самонужнейших вещей. Том, впрочем, был в душе не только бизнесмен — фантазер и романтик. Теодор Драйзер, работая над романом «Финансист» (как раз в те годы, когда юные Уилбер и Орвилл Райты ощупью подходили к делу своей жизни), описал, по всей видимости, их ровесника — 13–летнего Фрэнка Каупервуда, который романтиком уже не был вовсе, в индейцев не играл: прагматик сызмальства нырнул в дебри коммерции — не имея в кармане ни цента, путем законной коммерческой операции нажил 32 доллара.

Надо думать, примерно подобным путем подростки Райты добыли средства, чтобы купить печатный станок, взялись издавать газету(!). Подрабатывали на объявлениях. Чтобы доставлять ее подписчикам, саморучно построили двухместный велосипед — тандем. Уже и в этом — признаки технического таланта. В городе появлялись и другие велосипедисты, машины у них были покупные, братья живо сообразили, что неумелым на первых порах «циклистам» будет часто требоваться ремонт. Затем — серийное производство, широкая продажа велосипедов. Вот предпосылки дальнейшего.

Уилбер и Орвилл трудились, не щадя себя, по 16 часов в сутки.

Правда, яичница, зажаренная мамиными руками, пахла чистым сливочным маслом, а не машинным, как у Уилбера в леманском сарае.

Как и когда познакомились они с профессором Октавом Шанютом и он рассказал им о планере Лилиенталя, показал свою модель рукотворного небесного корабля, автор не доискался. Но как бы то ни было, блеснул этот исторический миг. Блеснула у Уилбера и Орвилла мысль — гениальная — оснастить планер автомобильным мотором.

Они придали бипланной конструкции жесткость. Они, братья Райт, изобрели руль направления. Моторчик был у них слабенький, и они предприняли все, чтобы максимально

облегчить конструкцию: у них, по существу, не было фюзеляжа (нагие сколоченные рейки, чтобы держался руль), не было шасси (идея, которой они придерживались с упорством, достойным лучшего применения, в конце концов привела к тому, что биплан «Райт» был вытеснен с магистрального пути авиастроения).

Свершилось: 17 декабря 1903 года, в полдень, на заброшенном, поросшем колючкой пустыре Китти — Хоук Орвилл, протиснувшись между реек, впервые крутанул лопасть пропеллера за спиной Уилбера, который примостился на сиденье от стула, на нижней плоскости. Затрещал восьмисильный мотор. И Уилбер взлетел! Описал круг! В целых 40 метров!

Где был мир, куда смотрел, чем был занят, когда юноши по — мужски пожали друг другу твердые мозолистые руки?

В Североамериканских Соединенных Штатах — свои проблемы: Колумбия предъявила права на Панаму и потребовала международного третейского суда в Гааге. Президент Теодор Рузвельт в ответ буркнул, что ни о каком третейском суде, тем более в замшелой Европе, он знать ничего не хочет, а с нахальными колумбийцами посчитается… В Вене император Франц — Иосиф, обладатель рекордно среди коронованных особ пышных бакенбард, произнес воинственную речь о крепости и неизменности Тройственного Союза — Австрии, Пруссии и России. Это вызвало настороженность Великобритании, наипаче же Франции, влагавшей немалые суммы в нарождающуюся русскую промышленность… Чрезвычайный и полномочный посол Турции Фехт — Паша заявил протест Сербии по поводу ее пособничества повстанцам на принадлежащих Оттоманской империи (исконно якобы) славянских землях и отбыл в Стамбул. Тектонические процессы в недрах Балкан неизменно носили политический характер. Пахло порохом.

* * *

Возникла ли авиатика сразу как орудие войны?

Официально принято считать, что впервые аэропланы нашли применение в боевых действиях — в качестве разведчиков в итало — турецкой кампании поздней осенью 1911 года, в боях под Триполи. На стороне итальянцев. И затем — в 1912 году — в Балканской войне. Однако имеются более ранние данные.

**Свидетельство.** «Соединенные Штаты. Авиатор Гамильтон совершил полет через мексиканскую границу, несмотря на предупреждение, что мексиканцы могут открыть огонь по аппарату. Гамильтон сделал круг над Хуаресом, пролетел линию обороны и сообщил о виденном им американскому пограничному отряду. Таким образом, Гамильтоном совершен первый опыт рекогносцировки аэроплана в обстановке военного времени».

**Журнал «Русский спорт», 6 февраля 1911 года.**

Поскольку заокеанские известия изрядно запаздывали, можно считать, что информация относится, как минимум, к поздней осени предыдущего, 1910 года.

Братья Райт знали, что делали, когда предложили свой патент военному ведомству САСШ. А затем продукцию — Российской империи. Не один аппарат, но непременно десять. За 200 000 рублей.

Однако идет еще девятьсот восьмой. В сарае на французском ипподроме Ле Ман трудится Уилбер Райт. Это только кажется, что не торопится: спешит, да еще как!

Когда над Китти — Хоук они пробовали свое детище и об этом мельком проскользнули в печати несколько строк, самоуверенные галлы усмотрели в сенсации всего лишь мыльный пузырь, запущенный американскими писаками. Но невдалеке, за кустами, торчал, разрази его гром, рисовальщик с блокнотиком…

Уилбер намерен предложить какому — либо французскому синдикату купить патент. Миллиона за два франков. Но надо спешить — конкуренты, он знает, здесь, под боком, они не дремлют.

* * *

Францию искони волнует покорение воздушного океана. Франция гордится шаром братьев Монгольфье. Да что Монгольфье — легендарный гасконец, носатый поэт и драчун Сирано де Бержерак мечтал о полете на Луну. Жюль Верн публикует провидческие романы о летучих кораблях…

Франция еще не пережила позор поражения в войне с бошами, отторжение Эльзаса и Лотарингии. Франция знает, что отставной прусский генерал граф Фердинанд фон Цеппелин, седоусый, вислощекий, крепколобый, похожий на бульдога (равно как на Бисмарка или Мольтке), конструирует военные дирижабли.

Пока это все аппараты легче воздуха, они уязвимы — если, конечно, дотянется траектория пушечного снаряда. И бразильский богач, сын плантатора Альберто Сантос — Дюмон, облетевший на корабле, напоминающем сигару из бразильского же табака, вокруг Эйфелевой башни, ненадолго становится кумиром бульвардье и гаврошей. Мода сперва шокирует, потом восхищает, позже — приедается.

Та же, к примеру, Эйфелева башня. Мопассан хотел бежать от нее, как от символа пошлости, испоганившего прекрасную древнюю Лютецию. Минули годы, и башня столь же органично вписалась в пейзаж Парижа, как Нотр — Дам или Триумфальная арка, возле которой вовсю торгуют символами Парижа —

миниатюрными копиями творения Эйфеля.

Восхищаясь великим городом, автор этих строк был шокирован видом Культурного центра имени Жоржа Помпиду, показавшегося среди грациозных зданий угловатым верзилой, оплетенным черт — те какими пестрыми трубами коммуникаций, выпертыми прямо на фасад. Но, видимо, реакция эта — возрастная. Юнцы, неистовствующие под грохот металл — рока, вполне искренно могут считать автора безнадежным песочником — ретроградом. Если бы они чудом увидели низко ползущий над землей коробчатый уродец с долгим носом стабилизатора, они бы, конечно, «ухохотались». А мой отец наверняка пришел от него в восторг.

* * *

Французские промышленники поняли значение моторной авиации, а конструкторы рассмотрели напечатанный в газетах рисунок того неведомого художника, таившегося в кустах.

Миллионер Аршдакон в журнале «Локомосьон» заявил: «Постыдно будет для отечества Монгольфье, если открытие, которое придет совершенно неизбежно и вызовет самую крупную научную революцию за все время существования мира, сделает не оно. Господа ученые — по местам! Господа меценаты, а также вы, государственные люди, протяните руки к кошелькам! Или же мы будем скоро побиты».

В восьмой день восьмого месяца восьмого года нашего века Уилбер Райт выводит из сарая свой биплан. В тихую погоду перед заходом солнца он отрывается от земли и под рукоплескания публики с трибун ипподрома делает два круга над полем. Опускается и запирает «птичку» на надежный замок.

Через день он описывает в воздухе изящную «восьмерку».

Затем предлагает желающим подняться вместе с ним. Желающих рискнуть взгромоздиться на шаткую табуретку за спиной отважного пилота — пруд пруди. Мотор сзади трещит и плюется бензином, но и пятна на туалетах входят в моду.

Года не пройдет, как в магазинных витринах Парижа и Реймса, а затем Канна и Ниццы появятся шоколад «Авиатор», спички «Аэроплан», папиросы «Блерио», сигары «Латам», как фирма братьев Пате вовсю примется снимать на пленку и демонстрировать в синема полеты этих новых кумиров; закипят на Больших Бульварах споры о преимуществах бипланов или монопланов, и в театрах во время антрактов, в кабаре зрители (почтенные старцы наряду с молодежью) станут складывать из бумаги, запускать стрелы и бабочек под восторженные рукоплескания остальной публики.

В последний день 1908 года Райт проводит в воздухе 2 часа

20 минут, пролетает 124 километра и завоевывает приз, учрежденный нефтяными королями братьями Мишлен — 20 тысяч франков.

И все — таки он опоздал. Да и приз — слабое утешение по сравнению с затратами. И с покупкой у него патентов не торопятся.

* * *

Призыву Аршдакона первыми вняли изобретатели. Когда почтенный миллионер поднимался по мраморным ступеням банка, к нему попытался обратиться со сбивчивой речью юноша в помятом платье, похожий на бродягу, ночующего под мостами. Речь шла об авиатике, но дельцу было недосуг ее слышать.

…Всматривайтесь в молодых, стремитесь угадать высокий смысл, смелость идей за исступленной сбивчивостью их бормотания. Всматривайтесь, вслушивайтесь, ибо не красноречие их оружие — логика мысли, бьющейся за по — детски прыщавыми лбами, обыкновенно препятствует логике слов. Желаниэ высказать как можно больше, подобно камешкам во рту юного Демосфена. Всматривайтесь, пустите в ход всю свою проницательность, весь опыт, а лучше отбросьте его — ваш мозг набит склерами, штампами, в нем самоуважение от мысли, что, взойдя на персональный Монблан, вы всевидящи и всеведущи. Молодые уязвимы и беззащитны, но вслушивайтесь: детскими пузырящимися губами с вами говорит будущее.

…Когда Аршдакон покончил с делами и вышел, 23–летний механик из Лиона Габриэль Вуазен все ждал. Он вчера, возможно, и впрямь ночевал под одним из парижских мостов. В карманах у него не было ни су, зато лежал, потертый на сгибах, тот самый газетный рисунок. И свой — плод бессонных ночей.

Шофер банкира открыл дверцу авто, сел сам, но мотор безмолвствовал. Габриэль скинул на мостовую куртку, засучил рукава блузы и ринулся в железные недра машины. Здесь он был как дома. Миг — и мотор заработал. Меценат тотчас вспомнил собственный журнальный призыв и достал кошелек.

Замечено, что изобретатели неким верхним чутьем, шестым чувством, находят друг друга. Так нашел счастливчика Вуазена молодой, но уже небезызвестный (запатентовал удачную конструкцию фар для авто) инженер с остроконечной галльской бородкой — Луи Блерио. Вместе засели за чертежи, Однако замечено также, что все они лишь свою идею считают безукоризненно верной, чужую же отвергают. Вуазен признает только бипланову‌ю, американскую конструкцию, Блерио считает, что перспективней монопланы, напоминающие скорее легкокрылых чаек или стрекоз, нежели неуклюжих жуков.

Блерио вкладывает огромные средства в собственные модели, влезает в долги. Модель за моделью — неудача за неудачей. Он нарекает детище — «Канар» (утка), вызывая насмешки присяжных остряков.

Восьмая по счету модификация — удача.

Вуазен зовет на помощь из Лиона брата Шарля. Громко звучит: «Фирма братьев Вуазен», но всего имущества у нее — три верстака и ленточная пила. И — никаких заказов. Как вдруг — о, это спасительное «вдруг»! — их почтила визитом национальная знаменитость — велосипедный и автомобильный гонщик — рекордист Фарман. Профессиональный спортсмен знал толк в контрактах, вдобавок он решился поставить на рискованную карту, попробовать себя в области, где еще нет конкурентов.

«Летательный аппарат должен совершить взлет длиною в километр по прямой, в противном случае я, Анри Фарман, свободен от обязательств. В случае выполнения заказа фабриканты получают половину обусловленной суммы только после удачного приземления».

Фортуна улыбнулась удачливому спортсмену — 26 октября 1907 года Анри Фарман пролетел по прямой 771 метр.

* * *

Итак, французы, что называется, наступают Уилберу Райту на пятки. Тем паче, Орвиллу на родине не повезло: с сентябре он попытался сдать машину военному ведомству САСШ, с ним поднялся в воздух представитель ведомства лейтенант Селфридж, в небе порвалась стяжка, попала в винт, аппарат упал, Орвилл был ранен, Селфридж погиб. Первая жертва авиации.

Пока же сам Уилбер кружит над полем Ле Ман (от него он отлетать опасается), на трибуне и братья Вуазен, и Блерио, и Фарман. И Делагранж — художник, скульптор, принятый на службу Вуазенами. И бывший рулевой торгового судна, бывший механик фирмы, строивший дирижабли, — он выпросил у Вуазенов планер, который они сочли неудачным, изловчился на льготных условиях раздобыть только что смонтированный, еще не опробованный мотор «Гном», — Луи Полан. И неугомонный Альберто Сантос — Дюмон: ему приелись воздушные сигары, черноусый крошка жаждет создать свой аэроплан.

Будущие колумбы воздушного океана, будущие учителя нового поколения пилотов, будущие заводчики, завоевавшие мировой воздухоплавательный рынок, — вот они, все здесь.

Все подмечают: у американца рули обеспечивают боковую устойчивость, у них — нет, и потому они вынуждены ждать полного безветрия во избежание крена. Но — их забавляет странное пирамидальное сооружение, которое выволакивает

лысый из сарая вслед за аппаратом. Оказывается, это приспособление, чтобы подниматься способом катапультирования. И шасси нет, конструкция укреплена на странной лыже, с нею вместе взлетает. М — да, не слишком…

Но все лучшее меткий глаз перенимает тут же. Вуазены решают соорудить перегородки близ концов крыльев — это поможет сохранить равновесие при поворотах. Фарман, открывший к тому времени собственное дело, оценивает подвижные открылки, элероны. Блерио мгновенно видит райтовский способ скашивания крыльев и соображает, что для моноплана он пригодней, чем для биплана.

Год еще не истек, а Анри Фарман, взлетев в небо в окрестностях Шалона, достигает Реймса. И хоть там всего 27 километров, но по пути приходится миновать такую опасность, как лес, обогнуть ветряную мельницу высотой — не шутка — 30 метров. Гордо закручены мушкетерские усы: не над ипподромом кружил бойцовский петушок Франции — рисковал, путешествовал.

Двадцать пятое июля 1909 года — исторический день мировой авиации. Луи Блерио на моноплане последней своей — одиннадцатой — модели предпринимает попытку (и объявляет о ней широко, ибо претендует на приз английской газеты «Дейли мейл») пересечь Ла — Манш.

Надменный Альбион недоверчиво усмехается; владычица морей в воздушном океане пока беспомощна. Франция пышет энтузиазмом.

«Вы, государственные люди, — вспомним патриотический призыв Аршдакона, — не допустите, чтобы мы были побиты!»

Военно — морское министерство выделяет для сопровождения аэроплана миноносец «Эскопе». Следуя за его дымом, Блерио летит, но вскоре обгоняет судно. Он один, под ним пучина, позади Кале, впереди Дувр. Но он не видит Дувр, ищет и не видит — похоже, он заблудился. Двадцатипятисильный моторчик фирмы «Анзани» пока трещит, но Блерио знает, по опыту, что минуте примерно на двадцатой он имеет губительную склонность останавливаться.

**Свидетельство.** Тема авиатики в те годы развивалась в разных литературных жанрах. Включая пародию. Юморист московской газеты «Руль» решил спародировать неповторимый стиль короля фельетона, вальяжного, бритого, точно актер, Власа Михайловича Дорошевича, высокомерно взиравшего на подражателей сквозь свое пенсне. Дорошевич же не только шутил, развлекал почтеннейшую публику, не только язвил власть предержащих. Не менее силен он был как весьма своеобразный по

подходу театральный и литературный эссеист.

Пародия звучит так:

По уверениям знатоков Чехова,
писатель ненавидел
— Калоши.
Не те калоши, что составляют наш флот, —
на который затрачено
1,5 миллиарда 72 миллиона
77 тысяч 225 рублей 19 3/7 копеек.
А самые обыкновенные:
Резиновые.

Но если бы наш сумеречный поэт А. П. Чехов мог предвидеть подобно Ницше —

успехи авиации,
его святая ненависть к калошам перешла бы к мотору Анзани,
Рахитичный мотор!
Сам Блерио уже отказался от —
мотора Анзани.
А мы…

Мы открываем свое воздухоплавание тем, что начинаем мотором Анзани —

боронить Ходынское поле.
«Грустно жить на этом свете, господа».

Однако пародия писалась двумя годами позже, когда на смену «Анзани» пришли более надежные двигатели.

Луи Блерио не до шуток.

Что это белеет впереди — меловые скалы или купы облаков? Внезапно Блерио видит корабль, идущий параллельным курсом. Не иначе как в порт. Конечно, в Дувр. Он вглядывается в даль и видит очертания Дуврского замка. Под ним отмель, за отмелью луг. Блерио круто планирует, чувствует, как подламываются шасси…

К нему бегут люди.

Он пробыл над морской стихией 33 минуты.

На месте его приземления теперь установлен памятник. Президент республики Фальер прикрепляет к лацкану фрака Луи Блерио алую розетку ордена Почетного Легиона.

Газетный заголовок: «Пролива больше нет, Великобритания находится на материке!»

# Глава четвертая

Реймс, столица Шампани. Это — виноградники, это легкое вино, шипучее, бодрящее, игривое. Шампань — это богачи — виноделы, которые дорожат всемирной славой своего хмельного товара. Когда Анри Фарман прилетел в Реймс и был там триумфально принят, крепкими умами виноделов Шампани овладела идея бодрящая, отчасти игривая и хмельная, но в основе весьма практическая. Почему бы не провести здесь, в Реймсе, состязания лучших пилотов, не привлечь зрителей, не повысить тем самым еще более спрос?

За дело взялись широко. На окраине города было выбрано ровное поле прямоугольной формы, по углам вкопаны высокие каменные столбы, хорошо заметные с воздуха. Требование к участникам — облететь, не опускаясь, от столба к столбу все поле: круг — 10 километров. Тряхнули кошельками, установили приз что надо: сто тысяч франков. Трибуны отгрохали на двести тысяч зрителей. Построили ангары…

И не ошиблись в расчетах. Кажется, вся Шампань была здесь. Да что Шампань — весь Париж, цвет его, сливки. Пенились бокалы, заключались пари, ставки росли…

Дело в том, что, привлеченные звоном золота, в Реймс прибыли:

Анри Фарман на своем биплане, несколько, возможно, неуклюжем, несколько тихоходном, но спокойном и надежном, ставшем прототипом многих машин будущего.

Фарман принял к употреблению ротативный двигатель «Гном» конструкторов Сегена и Люке, долгие годы верно служивший авиации. Безрассудно смелый автогонщик стал осторожным, выдержанным пилотом, затем — умело поставившим дело на поток заводчиком.

Луи Блерио на верном моноплане (позднее «Блерио — XI», пойдя в серию, получит название «Блерио — Ла — Манш») — красивом, ладном, быстром, поворотливом, с мотором не позади пилота, как на бипланах, а впереди — тянущего, а не толкающего типа, но, увы, еще «Анзани».

Альберто Сантос — Дюмон, поразивший зрителей крохотным аэропланчиком «Демуазель» (стрекоза): сам крошка (весил изящный креол 50 кило), сидел он под крылом моноплана, похожего на летучую мышь, в гнездышке на оси между колесами. Журналисты острили: «Известно ли вам, месье, что вспышку в цилиндрах своего мотора сеньор Сантос вызывает горящим фитилем, который привязан к каблуку его ботинка?» Остри не

остри, но быстрее «Демуазели» аппарата в Реймсе не было: 90 километров в час! Впрочем, и охотников летать на этом сооруженьице, кроме самого Сантоса, не нашлось.

Прибыл стройный, с тонкой талией и плечами атлета, набриолиненный Юбер Латам. Аристократ, охотник на львов. Его аппарат назван был «Антуанетт» — по имени любимой дочери конструктора, богача Левассера. Летал, знали, отважно, был фаталист: «Э, месье, умирать суждено лишь раз», однако старался не подниматься в воздух (как и охотиться) по пятницам и тринадцатым числам.

Успех Реймсской недели превзошел все ожидания. Первый приз завоевал — и тотчас вложил в дело — Анри Фарман.

* * *

Далее — взрыв. Вихрь, буря, шквал. Самое увлекательное, самое острое, щекочущее нервы зрелище предлагается богатой публике курортов Средиземноморья, самое доходное для владельцев отелей и казино. Что там рулетка, на которой ты выигрываешь или просаживаешь суммы порой огромные! Ведь на твоих глазах смельчаки выигрывают миллионы или проигрывают жизнь!

Авиационные «митинги» (так назывались состязания пилотов) служат рекламе модных товаров, магазинщики не скупятся на призы. Неделя в Канне; сумма призов в 1910 году — 100 тысяч франков. В Ницце — 250 тысяч. В игру включаются другие страны: Будапешт обещает 600 тысяч. Другие континенты: Египет, Гелиополис — 800 тысяч. В Мексике один из богатейших латифундистов Андре Гарза — Галаи жертвует миллион. Подсчитано, что всего на «митингах» 1910 года пилоты заработали более 4 миллионов. А сколько менеджеры, сколько устроители?

* * *

Скрипят перья репортеров, стучат костяшки счетов.

«Знаете ли вы, риторически вопрошает фельетонист, что Шаляпин за минуту пения получает 350 франков, жокей Стерн в скачке на Венском ипподроме — 5 с половиной тысяч, а пилот Гео Шаве на «митинге» в Жювизи — 6 тысяч франков за минуту полета? Да простит меня профессиональные авиаторы, специалисты, рекордсмены, но я их не сравню с ласточкой, купающейся в воздухе. У меня для сравнения есть другая птица. Шантеклер. Петух. Птица французов и теноров. Ибо авиаторы при настоящем положении воздухоплавательных вещей — это не что иное, как тенора. «Душки». «Душка» Фарман. «Душка» Блерио. «Душка» Латам. Их задача — взять верхнее «до». Не сорвавшись, залететь на высоту 1500 метров. Бывает, и сорвется, Разобьется

вдребезги…

Душка, браво!!! У каждого тенора есть свои психопатки. У каждого авиатора — тоже.

Как сообщают осведомленные французские газеты, Латам составил громадную коллекцию из женских записочек. Перед каждым полетом ему присылают шарфы, чтобы не простудиться на высоте. «Ради этого, — говорит француз, — я готов бесконечно подвергаться опасностям».

Луи Блерио жалуется «с милой томностью»: «Дамы присылают слишком много цветов… слишком тропических… с чересчур крепким запахом».

Эти люди живут широко и не отказывают себе ни в чем. Всему Парижу знаком красно — синий автомобиль Юбера Латама.

Тенора как тенора, и ничто теноровое им не чуждо. Верхнее «до» прекрасно, но только зачем праздновать его, как победу?.. Путь к завоеванию воздуха лежит все — таки через темные лаборатории и душные мастерские. Зачем простых «шантеклеров» называть орлами?»

Во все времена обыватель склонен был завистливо заглядывать в чужой карман. Верно, и жена охотника каменного века пилила мужа: «Рыжебородый надысь экую ляжку мамонта приволок — не иначе, по блату западню ему, ловчиле, выкопали. Ты ж, неумеха, телепень, улепетывал от саблезубого тигра, а мне бы как раз тигровую шкуру на набедренную повязку…»

* * *

Фельетонист потрафлял, нет спора, чувствам низменным. Но, желая того или не желая, он точно подметил положение вещей на первом этапе авиатики.

Пилоты — спортсмены как бы вырвались со старта вперед, опередили конструкторов. Молодые, честолюбивые (да и сребролюбивые, не без этого), но прежде всего романтики, стремящиеся взмыть над серыми буднями, над обыденностью, над тихонькими крышами, под которыми их отцы — буржуа откладывали франк к франку, сантим к сантиму.

Однако на чем же они летали!

**Свидетельство**. «На этих «шееломках» (так их называли французы), на тарантасах, сооруженных самым кустарным образом, сбитых гвоздями, обтянутых простой материей, да еще в один ряд, с железной проволокой, а то даже и веревками там, где тяги несут большую нагрузку, на аппаратах, некоторые части которых удерживались на месте — по другому французскому выражению — лишь «силой рассуждения», — первые люди — птицы, едва оторвавшись от земли, стали дерзать летать уже и за

пределами тех гнезд — аэродромов, где произошло их первое оперение».

Так вспоминает в книге «Героическая эпоха авиации» один из первых русских пилотов Александр Евгеньевич Раевский.

Они разбивались, но больней, чем сломать руку или ногу, было погубить мотор — самое дорогое и ценное.

Итак, на первых порах главным был талант авиатора. Что являл он собой?

Ни разу не сидевший за штурвалом, автор пытался разобраться в этой тонкой материи с помощью товарища и коллеги, известного писателя Артема Анфиногенова, летавшего с 16 лет, проведшего Отечественную войну в кабине штурмовика.

Талант не определим словами.

Артем, страстный теннисист, сказал:

— Мне показали мальчика, который в первый раз в жизни взял ракетку и тотчас научился попадать по центру мяча. Что это? Дар божий? Делать все необычайно легко, играючи. Все видеть и улавливать, не напрягаясь. Николай Озеров на площадке замечал даже, как выгибаются внутрь струны ракетки соперника в миг удара… Что такое талант пилота? Тем более, тогдашних лет… Ну, к примеру, сложней всего посадка. Сближение с землей на большой все — таки скорости. Глазомер и точная, даже не автоматическая — естественная последовательность движений. Как при ходьбе — это ведь тоже нельзя назвать автоматизмом, это свойство мышц… Затем — смелость в соединении с осмотрительностью, Все видеть, все замечать, чтобы голова — на сто восемьдесят градусов… Конечно, талант — качество нервной системы. Я знаю по себе — а для тех лет, когда над аппаратами были хозяева, были враги их ветер, дождь, любое ненастье, это особенно важно и страшно… Когда идешь на посадку и всматриваешься вниз сквозь струи ливня, тебе там, на земле, чудится общая паника. Словно вся земля боится, сядешь ли ты.

* * *

В 1910 году погибло 30 пилотов. Больше всего во Франции — 9.

А число желающих учиться полетам множится. Вот уж Луи Блерио открывает в городках По и Этамп собственные школы. Анри Фарман — в Мурмелоне. Промышленники — и тот, и другой.

**Свидетельство.** В газете «Матэн» Блерио пишет: «Говорят, что мы бросили летать потому, что — де нажились, разжирели и, не нуждаясь более в призах, бережем свои шкуры. Если бы и так, я бы не видел в том греха. Но мы бережем шкуры вовсе не с жиру, а потому, что мы почти инвалиды, хотя мне, например, нет и

сорока. Публика и представления не имеет, что за проклятая профессия — авиатор. Говорят, что люди, работающие на ртутных и спичечных фабриках, не выдерживают больше трех лет. А я хотел бы видеть пилота, который через год не остался бы калекой. Даже в том, заметьте, невероятном случае, если он за весь год не упадет. Без всяких катастроф, больших и маленьких, наживаешь жесточайшую неврастению. В наше дело слабые люди, трусы не идут: все это народ молодой, здоровый, до безумия иногда отважный. А дайте после пяти — шести «митингов» их врачу освидетельствовать, и окажется, что из десяти девять разболтаны вдребезги. Перенапряжение нервов подкашивает пилота. Летя, вы находитесь в беспрерывном ожидании какого — нибудь несчастья. Откуда оно придет? Вдруг остановится мотор, оборвется проволока, треснет винт… Вы могли перед подъемом аккуратнейшим образом осмотреть весь аппарат, все равно там, наверху, мозг от сверлящего ожидания катастрофы не отделается. Братья Райт не сядут на аппарат, пока вдоль и поперек не освидетельствуют каждую проволоку. И что же — разве это спасло их от падений? Со всем своим благоразумием они, вконец развинченные, с трижды перебитыми ребрами, должны были отказаться от создания новых рекордов».

Блерио знает, что говорит. Недавно Уилбер Райт отверг предложение совершить перелет Нью — Йорк — Олбэни за 25 тысяч долларов:

— Я отныне лишь фабрикант. Я не желаю больше быть акробатом.

* * *

Из песни слова не выкинешь. Из истории — строки, даже если она, что поделать, заставляет несколько потускнеть ореол великой личности.

В 1909–1910 годах братья Райт возбудили судебные дела против других конструкторов и фабрикантов, в частности Фармана и Блерио.

Зимой 1909 года в САСШ был приглашен по контракту для ряда показательных полетов французский маэстро (скажем по современному — ас) Луи Полан. В Нью — Йорке он был тотчас вызван в суд, и судья Ганд решил дело в пользу истцов — Райтов, доказывавших, что конструкция биплана Фармана ранее запатентована ими — речь шла, в частности, о руле глубины.

Франция возмутилась. Франция увидела в этом акте черты явного и недобросовестного протекционизма. Решение суда было кассировано. Свидетель защиты, бывший наставник Райтов почтенный профессор Октав Шанют, сделал в заседании сенсационное сообщение: патент, к примеру, на элероны

зарегистрирован еще в 1901 году французским инженером Пьером Муйяром. Публика встретила его речь свистом и топаньем.

Бедняга Полан! Хорошо знавший его Михаил Ефимов, русский пионер воздушных трасс, говорил: «Луи — отличный летун, но коммерсант до мозга костей. Предложи ему тысячу рублей, он взлетит и на последней развалине». Подписывая контракт с антрепренерами соседних штатов, он рассчитывал, как минимум, на полмиллиона долларов. Единственное, что отчасти ему помогло: для деловых американцев контракт — понятие святое. Он получил разрешение совершить лишь один полет — близ Нью — Йорка. Да и то по приземлении вместо гонорара ему был вручен исполнительный лист на 125 тысяч франков.

Разочарованный, раздосадованный, он покинул негостеприимный Новый Свет.

Французские авиаторы заявили о разрыве отношений с американцами, об отказе участвовать в наипрестижнейшем международном состязании аппаратов легче и тяжелев воздуха — Кубке Гордон — Беннета.

Тотчас аэроклуб Североамериканских штатов уведомил аэроклуб Франции, что по соглашению с Райтами к будущим участникам тура и конструкциям их машин претензий не будет. Мирное соглашение состоялось, но было прервано менее чем через год. Гражданский суд французского департамента Сена начал слушание по иску Райтов ко всему воздухоплавательному миру…

Но довольно, право, скандальной хроники. Уилбер и Орвилл Райты ушли с переднего края авиации, заслуги их в памяти нашей живы и пребудут в ней навеки.

# Глава пятая

Не пора ли нам, впрочем, мысленно миновать пограничную станцию Вержболово, покосясь неприязненно, как все интеллигентные люди того времени, на мордатого чина железнодорожной жандармерии с «селедкой» на боку, и перенестись в родные просторы, где авиатика — не лихой подросток, как там, у них, но младенец новорожденный?

Чьи это стишки любили повторять отечественные скептики — англоманы, франко — или германофилы? «Новаторы до Вержболова, что ново здесь, то там на ново».

В свое время во Франции некий лейтенант Собран выпустил книгу «История 33–го полка легкой инфантерии» и привел там любопытный эпизод. В 1812 году, в пору Отечественной войны, голландец Смит предложил императору Александру I применить против войск Наполеона летательный аппарат. Даже представил через московского губернатора графа Растопчина проект оной машины, способной метать бомбы (таковой, увы, не сохранился). Мысль понравилась государю, велено было выдать голландцу все необходимое для постройки. Растопчин же в одной из излюбленных своих афишек (вспомним «Войну и мир») известил обывателей Первопрестольной, что ежели над головами своими узрят они летучее судно, то пусть не пугаются, наипаче же не палят из ружей, ибо сей воздушный корабль, способный, к слову, подымать до полусотни воинов, не французам, а нам принадлежит, им же — гроза божия. Впрочем, Наполеон уже стоял на Поклонной горе, а некие части неготовой машины на ста пятидесяти подводах спешно увозили в Нижний Новгород. Там Смит изъявил недовольство нерасторопностью и бестолковостью подручных туземцев, власти — капризами Смита, он исчез, а что дальше было, и не легенда ли это все, неведомо.

Можем обратиться и к более ранним временам.

Из протокола заседания Российской Академии Наук от 1 июля 1754 года: «Господин Советник Ломоносов показал придуманную им машину… назначение коей должно быть в том, чтобы работой крыльев, приводимых в сильное движение пружиной, прижимать воздух и поднимать машину в направлении верхней воздушной области».

Поскольку чертежи до нас тоже не дошли, трудно судить, имелось ли в виду нечто подобное махолету либо геликоптеру, о котором, как знаем (видели рисунки, запечатлевшие мечту), размышлял еще Леонардо да Винчи…

Так что вопрос о том, где ново и где нет, непростой. Вечный

вопрос: где начало того конца, которым оканчивается начало.

Начнем с 1908 года. С момента создания у нас сразу двух аэроклубов: в Санкт — Петербурге — Российского Императорского и на черноморском берегу, на Дерибасовской, — Одесского.

И представим, что делали в том девятьсот восьмом году будущие герои и страстотерпцы перелета.

…Казань, здание Судебной палаты. Над чем корпит скромный юноша приятной наружности, чиновник одиннадцатого класса Табели о рангах, то бишь коллежский секретарь, по должности же помощник секретаря 1–го уголовного департамента?

Дело о крестьянине Бобкове 18 лет, каковой, разбив окно, забрался в запертую квартиру мещанки Черновой и похитил стоявший на столе самовар, с которым на улица был арестован…

Дело о похищении служащим харчевни Рамазанова на Сенной площади у посетителя Абдул — Запарова дюжины носовых платков…

(Привожу подлинные).

Дунуло с Волги, взметнуло пыль, потянуло в окно конским навозом, на яблоках которого топорщатся, делят не поделят овсяное зерно воробьи, серые и куцые, как жизнь.

Боже, тоска какая, стоило в университете римское право зубрить!

Ему уже двадцать семь, Васильеву Александру Алексеевичу. Еще день прошел, еще шаг к следующей ступеньке, к званию титулярного советника, но ничего для вечности.

* * *

Можно представить иную картину, иного героя. Легче представить: столько о нем всего написано, даже фильмы снимались, и в одном из них исполнял его роль стройный, неотразимый Олег Стриженов. Но не отличается стройностью прототип — он коренаст, вросла в широкие плечи могучая шея, он пламенно, клоунски рыж и густо веснушчат. Правда, элегантен. Даже экстравагантен — в пиджаке в красную клетку, кожаных крагах и котелке на макушке.

Мальчишка от булочника со своей корзиной, газетчик, оглушительно предлагающий последние новости — «свежей не бывает», «камло» — бродяга, руки в карманы, окурок, подобранный на мостовой, торчащий в углу рта — вся неизменная свита почтительно сопровождает героя, обменивается громкими, чтобы слышал, льстивыми замечаниями, ждет от него чуда.

Любого — он на любое способен. Захочет — вспрыгнет на велосипед и скатится на нем сверху вниз по знаменитой

Потемкинской лестнице. А захочет — на автомобиле. А пожелает — на воздушном шаре подымется. Все это проделывает он к восторгу всей Одессы (которая, как известно, очень велика).

— Уточкин, — кричат мальчишки, — рыжий, когда на ероплане полетишь?

— Скоро, — обещает кумир толпы. — Чувствую, что вот — вот полечу.

— А где аппарат возьмешь?

— К — куплю. — Он слегка заикается, его любят и за это, как любят за все.

— А у тебя денег нет!

У него, Одесса знает, и правду в кармане вошь на аркане, блоха на цепи.

— С — сам построю.

Верят — Уточкин всемогущ.

Сергею Исаевичу тридцать два года, он такая же достопримечательность Одессы, как бронзовый. Дюк, он дружен с писателем Куприным и увековечен им, он дружен, а впоследствии воспет в мемуарах знаменитым борцом Ваней Заикиным.

В 1908 году поступают в Петербургский технологический институт Агафонов Александр Александрович и Слюсаренко Владимир Викторович. И ежели о происхождении первого сведений автор не доискался, то о втором известно точно, что семья его данным фактом, вне сомнений, крайне недовольна.

Потомственный военный, сын генерал — майора, командира 8–й Сибирской артиллерийской бригады, племянник генерал — лейтенанта, если уж интересуется точными науками, то мог быть определен, скажем, в Николаевское инженерное училище. Но предпочел мундиру и погонам студенческую тужурку с контрпогончиками. Техноложка же, как известно, один из главных в столице рассадников вольнодумства и смуты.

Отец, генерал, ценит в старшем сыне склонность к технике, надобную артиллеристу. Но он, право, желал бы даже, чтобы Владимир якшался с белоподкладочниками, погуливал и покучивал, а не пропадал в институтских мастерских.

* * *

В строю Пажеского корпуса, привилегированнейшего военного учебного заведения России, стоит Макс фон Лерхе. Ему девятнадцатый год, возможно, он камер — паж какой — нибудь из многочисленных дев высочайшей фамилии. Перед племянником влиятельного думца, члена Центрального комитета Союза 17 октября Г. Г. фон Лерхе открывается блестящая карьера.

Почему службу в одном из лучших гвардейских полков, состоящей из парадов, балов и холостяцких пирушек, променял

он на опасную, ненадежную жизнь профессионального авиатора, решительно непонятно. В сущности, Макс Германович мог и из полка быть откомандирован в офицерскую Воздухоплавательную школу, выслуга же, положенная пажам, плюс другая, коей предстоит поощрять в дальнейшем офицеров — летчиков, стремительно вызвездили бы его погоны.

Но нет — всего и памяти о несбывшемся, что белый мальтийский крестик справа на груди — память о корпусе.

Где — нибудь в Геттингене пьет с буршами пиво или отплясывает с пухленькими медхен, или, как повелось меж добропорядочных корпорантов, дуэлирует на палашах в костюме, где защищено все, кроме щек (парочка — другая шрамов — непременное украшение любого уважающего себя выпускника любого университета Германии), польский шляхтич, уроженец Лодзи Георгий (собственно, Ежи — Витольд) Янковский.

* * *

Решает заковыристое уравнение студент — математик Московского университета Борис Масленников — румяный, неунывающий истый москвич, как напишут потом о нем газеты.

* * *

Ширкает напильником в Одессе, в мастерских господина Дробинского, мрачноватый слесарь Николай Костин.

* * *

И совершенно не известно, где и чем занят граф Мишель (или Микеле? Или, как стали писать в дальнейшем, Михаил Фаддеевич) де Кампо — Сципио (или Сципио дель Кампо), возникший в Белостоке поначалу в качестве летуна французского — его «бреве де пило» зарегистрировано в Париже под № 211, принявший, что ли, русское подданство, поскольку лишь обладатели его допускались на старт перелета. Загадкой был он для автора, пока не разрешил ту загадку много помогший в работе над этой книгой историк авиации, конструктор, лауреат Ленинской премии В. И. Лавренец. Впрочем, и он не знает подлинной фамилии, известно лишь, что итальянский графский титул купил отец героя, киевский богач, и его унаследовал сын, окончивший дома реальное училище, а в Лилле — политехнический институт. Лихой авто — и мотогонщик. По национальности своим его считают поляки — изъездив полсвета, приобретя в Скандинавии известность как инженер — теплотехник, дни свои он доживал в Варшаве, безмерно уважаемый как старейшина, дуайен корпуса пилотов польских.

* * *

Но какая бы кровь ни текла в жилах доблестного графа, являла она собою истинно взрывчатую смесь. Много он летал, и

весьма легкомысленно, и разбивался бессчетное количество раз, сорви — голова, усы колечками. По сведениям В. И. Лавренца, еще в Киеве, в детстве ухитрялся переправляться на другой берег Днепра, прыгая с одной плывущей льдины на другую…

Вот они все и представлены, «флибустьеры и авантюристы, братья по крови горячей и густой», выражаясь словами поэта — ифлийца Павла Когана, геройски погибшего в Отечественную.

Итак, они вам представлены. Через три года их примутся трепать и швырять безжалостные ветры над Валдайской возвышенностью, шасси их аппаратов будут вязнуть в трясине на том месте под Новгородом, которое устроители почему — то удосужились отвести под аэродром. Не доверяя карте, они станут вглядываться вниз, чтобы увидеть нить железной дороги или шоссе, ведущее в Москву, — единственно надежные ориентиры.

Но сколько до того предстоит еще приключений и злоключений, сколько раз вознесутся они и обманутся в надеждах, лбы разобьют о тупость, косность, бюрократизм!

Автор был бы в корне неправ, не включив в число персонажей этой правдивой повести самых первых и потому самых славных на заре отечественной авиатики пилотов — Михаила Ефимова и Николая Попова.

Впрочем, «первые» звучит слишком общо и расплывчато: это в спорте бывает, что на высшей ступени пьедестала сразу двое, даже трое чемпионов. В истории первый всегда один, идет ли речь о личности или факте.

Советская Военная энциклопедия в статье «Авиация» называет первым Попова, Ефимова — вторым. Разберемся, так ли это.

Михаил Никифорович Ефимов, 1881 года рождения, сын смоленского крестьянина, перебравшегося в поисках счастья в Одессу и нашедшего работу в порту, служил электриком на телеграфе Юго — Западных железных дорог. Биографы утверждают, что в 1908 году он официально считался лучшим мотоциклистом (как тогда говорили, мотористом) России. Следовательно, чемпионом. Это, скажем так, некая лишняя ретушь на симпатичном портрете. Чемпионаты России ни по одному виду спорта не проводились, первый — в 1910 году — состоялся в Москве по лыжам, его выиграл дворник Павел Афанасьевич Бычков. А что борцы — профессионалы объявляли себя чемпионами мира, то их, увешанных бутафорскими медалями на лентах через плечо, надеваемых во время цирковых парадов — алле, числили десятками.

Ефимов окончил во Франции, в Мурмелоне — ле — Гран, школу Фармана и получил диплом («бреве») пилота — авиатора за № 31 15 февраля 1910 года. Диплом этот был удостоверением

всемирного значения, так как в Париже обосновалась Международная федерация летунов, — его, таким образом, следует считать тридцать первым официально признанным авиатором мира.

Одесса увидела земляка в небе 8 марта того же года, а европейская слава пришла к нему в апреле — в Ницце.

Николай Евграфович Попов на семь лет старше. Сын богатого московского купца — суконщика, потомственного почетного гражданина, по образованию агроном. Он соприкоснулся с водухоплаванием ранее, был лично знаком с Фарманом, Блерио, братьями Вуазен. Но первоначальный его интерес — к аппаратам легче воздуха. В 1909 году он принял участие в попытке (неудачной) Уолтера Уэлмана и Мелвилла Уонимена достичь на дирижабле Северного полюса.

Связал судьбу с фирмой братьев Райт, легендарный успех имел раньше, чем Ефимов, — в марте 1910 года на «митинге» в Канне, но «бреве» получил позже Ефимова — его № 50. В России же — в Петербурге — прославился 25 апреля.

Заочную гонку они вели, как говорится, голова в голову. К Ефимову жизнь оказалась милостивей: летал он долго и удачливо, участвовал в первой мировой, в гражданской — на стороне красных, в 1919–м расстрелян белогвардейцами в Одесской бухте.

Попов его пережил, но что то была за жизнь? Тогда, в 1910–м, он разбился на аппарате Райта и дожил инвалидом на юге Франции до 1930 года. Настолько всеми забытый, что наши отечественные источники ошибочно считали его погибшим в Балканской войне 1912 года в качестве добровольца греко — черногорско — сербско — болгарских войн…

При всем поразительном несходстве характеров одно роднило двух первых (будем все же так считать) пилотов нашей страны. Конечно, талант. Да и то — разного свойства. Попов в воздухе был подобен отчаянному бретеру. Ефимова некогда печать величала «безрассудно — отважным», отваги ему было не занимать Стать, но она подкреплялась именно здравым рассудком — знанием техники, трезвостью оценки ситуаций, расчетливостью — как в спортивном смысле, так и в житейском.

* * *

Поначалу бедняк, купленный, в сущности, одесским банкиром бароном Иваном Спиридоновичем Ксидиасом, который дал ему деньги на обучение и на аэроплан (с дальним, конечном, коммерческим расчетом), он вскоре отбил из Парижа в Одесский аэроклуб телеграмму, которую и читать — то трудно — комок в горле:

«Нужда с детства мучила меня. Приехал во Францию. Мне было тяжело и больно: у меня не было ни единого франка. Я терпел, думал: полечу — оценят. Прошу Ксидиаса дать больному отцу 50 рублей, дает 25. Оборвался, прошу аванс 200 рублей, дает 200 франков (по курсу примерно в 2,5 раза меньше. — С. Т.). Без денег умер отец, без денег я поставил мировой рекорд… Кто оценит у нас искусство? Здесь за меня милые ученики заплатили (Фарман уже использовал Ефимова в качестве инструктора. — С. Т.), спасибо им. Больно и стыдно мне, первому русскому авиатору. Получил приглашение ехать в Аргентину. Заработаю — все уплачу Ксидиасу. Если контракт не будет уничтожен, не скоро увижу Россию. Прошу извинить меня».

Ксидиас — таки заставил его вернуться, ибо Ксидиасу принадлежал аппарат. Но Ефимов сумел откупиться (залез в долги), а потом в Европе летал столь успешно, что разбогател. Трудно утверждать вслед за газетными писаками, что у него вилла в Ницце, что секретарем он нанял сына русского консула в Монако. Вряд ли: ни транжирой, ни пижоном Михаил Никифорович не был. Да, сумел и деньги отложить, и купить аппараты — себе, младшему брату Тимофею, которого собственноручно научил летать и опекал всю жизнь. И, не увлекшись быстролетной европейской славою, вернулся домой, вскоре нашел выгодную службу. О, как умел беречь механизмы, жизнь, жизнь близких: дважды спас Тимошу, отговорив его от ненадежных затей. Собственно, и против бюрократов, загубивших перелет, он боролся. Но так, как умел, — вполголоса (впрочем, об этом ниже).

Попов… Вглядываясь в черты упрямого и дерзкого лица с крутым разлетом бровей над глазами, со взглядом которых, ежели обладатель их в ярости, пожалуй, лучше было не встречаться, размышляешь, чего (или, точнее, кого) больше было в нем: Дон Кихота, д'Артаньяна или (малость) барона Мюнхгаузена?

Биограф (опираясь на мемуары героя) утверждает, что Николаша в юности очутился в Южной Африке, участвовал в войне буров против англичан (старый вождь белых голландских переселенцев, боровшихся за независимость, «папаша» Крюгер и его сыны, шедшие с дробовиками против пушек, сделались тогда кумирами всех вольнолюбцев планеты, гимназисты зачитывались книжкой «Питер Мариц, юный бур из Трансвааля», пели «Трансваль, Трансваль, страна моя, ты вся горишь в огне…»). Но никаких достоверных подробностей о своих приключениях герой не приводит.

«Более выписал, чем вырубил себе славу», — не совсем

справедливо, но и не без полного резона занес когда — то в тайный дневник злоязыкий князь Петр Андреевич Вяземский, верный и неверный друг Пушкина, о Денисе Давыдове, «бойце чернокудрявом с белым локоном на лбу». Трансваальскую эпопею Николай Евграфович, похоже, тоже «выписал». Но и без того первая, краткая часть его жизни — одиссея.

Абсолютно достоверно, например, что он участвовал в русско — японской войне в качестве военного корреспондента газеты «Русь», не вылезал с передовой.

А в 1908 году в том же журналистском качестве нашумел на всю страну, как отъявленный скандалист.

* * *

Тут вновь, увы, автор вынужден говорить о ретуши.

«Русь» издавалась сыном более чем известного Суворина, основателя и редактора «Нового времени», а понятие «нововременство» (цитирую труд историка печати А. Н. Боханова «Буржуазная пресса России и крупный капитал») было однозначно с такими, как «отступничество», «ренегатство», «подхалимство». «Новое время» именовали газетой «Чего изволите». Правда, Суворин — младший формально якобы порвал с отцом, но «Русь» до бесславного своего конца являлась дочерним предприятием и в этом качестве финансировалась.

Поначалу — в годы подъема революционного движения — ее страницам был присущ модный розовый оттенок, в период же спада физиономия явственно пожелтела. «Русь», — это пишет газета «Баку», — все колебалась, какой избрать род жизни, и избрала улицу». Уличные скандалы, «клубничка», остренькое чтиво из жизни проституток и гомосексуалистов (не напоминает ли вам, читатель, некоторые нынешние газеты, а может быть, и журнал?). И тут против нее выступила «Речь» — орган конституционно — демократической партии, возглавляемой Павлом Милюковым.

Биограф Попова утверждает, что кадеты просто решили «окончательно добить ненавистную газету, продолжавшую войну, объявленную «Русью» финансово — банковским воротилам и махинаторам». Возможно, что — то есть и в этом, но в свою очередь «Речь» поймала Суворина — младшего на том, что он не желает отчитаться перед общественностью в средствах, собранных, якобы, в «фонд просвещения». Где те 50 тысяч рублей, в каком банке, на что истрачены? Четыре года ни слуху ни духу.

Далее я вынужден процитировать книгу о Попове (ни названия, ни автора называть не хочу — стыдно. Любопытствующие пусть взглянут в библиографию). «Немалую роль во всем этом играли сионистские силы…Издателем «Речи»

был Ю. Б. Бак, ответственным редактором — Б. О. Харитон, а редактором — И. В. Гессен».

Пассаж целиком в духе думских дебатов, речей В. М. Пуришкевича. Только вот понятие «сионизм» не было тогда в ходу, и «партию народной свободы» Владимир Митрофанович именовал «жидо — кадетами», а получив очередное (под негодующие выклики с левых скамей) замечание председателя, заявил, что тот «заходит слишком далеко в стремлении исключить из русского литературного языка одно из самых употребительных выражений». Протест по этому поводу был подан в письменном виде, подписанный фракцией крайних правых в полном составе.

Что до партии конституционных демократов (можно принимать или не принимать что — то, написанное или сказанное А. И. Солженицыным, но нельзя в этом с ним не согласиться), она объединяла, особенно в первые годы, вокруг себя «все научные круги, все университетские, все художественные, литературные, да и всю инженерию тоже». Либеральные круги, левое крыло официальной оппозиции режиму.

* * *

Одним из ездивших в Киев репортеров был Николай Попов. Вернувшись и прочитав заметку, явился в Эртелев переулок — вдвоем с приятелем, в квартиру Милюкова, и, молодой (пятнадцать лет разница), здоровый, тренированный, нокаутировал близорукого миролюбивого магистра русской истории. На глазах жены и детей. Разбил очки, выбил зуб.

Скандал разразился на всю страну. Общественность засыпала Милюкова телеграммами соболезнования, возмущения беспардонным хулиганством. Писали Короленко, Бунин, Брюсов… Депутаты Думы — от октябристов до социал — демократов — явились лично засвидетельствовать свои чувства. Половина сотрудников «Руси» в знак протеста вышла из редакции.

Возмущена была вся русская журналистика.

Дело было передано в суд.

Собственно, скандал стал началом конца газеты «Русь» — вскоре она, как тогда говорилось, почила в Бозе.

* * *

Биограф Попова, упирая на то, что его герой нанес удар не кому — нибудь, а столь одиозному субъекту, выдает это за доказательство прогрессивных, чуть ли не революционных убеждений Николая Попова.

…Как нас учили предмету истории в школе, а потом в вузе?

Кое — как, по верхам, пользуясь затертыми штампами.

«Гучковы — милюковы» — называя имена, точно клички, точно символ политической рептильности, В. И. Ленин имел в виду венец эволюции этих людей.

П. Н. Милюков образца 1914 года — по убеждениям оборонец, даже нет — точнее, агрессивнее: чистой воды империалист, ратовавший за отторжение у Турции проливов: его так и называли — «Милюков Дарданелльский». Милюков образца 1917 года 3 марта слезно умолял великого князя Михаила принять венец, от которого отрекся Николай II, в крайнем случае, бремя регентства: «Если ваше высочество откажется, будет гибель… Россия потеряет свою ось… Монархия — единственно возможный в России центр, если вы откажетесь, будет ужас». Во Временном правительстве первого состава Милюков — министр иностранных дел.

Милюкова первых лет его научной и политической деятельности В. И. Ленин называл «одним из наиболее сведущих историков, кой — чему научившимся у исторического материализма». Магистерская диссертация «Государственное хозяйство России в первой четверти XVIII столетия и реформы Петра Великого» характеризует его не только как чистой воды либерала — западника (он и был всю жизнь страстный англоман, сторонник парламентарной монархии), но и как постепеновца. В Петре I ему не импонировало не только кнутобойство, но и решительный, революционный характер реформ, ему милей казалась гибкохитроумная политика Екатерины. Он много думал и писал об укреплении военной мощи империи, отсюда, по всей вероятности, смена позиции, уход вправо в начале империалистической войны.

В начале же века за левизну взглядов магистр был уволен из Московского университета, эмигрировал. (Тот же Витте твердил: «Милюков — крайне левый, находящийся на границе революционеров».) Вернувшись в 1905–м, арестован. Впрочем, ходатайствуя за лучшего своего ученика, выдающийся историк В. О. Ключевский писал мрачно — знаменитому Трепову: «Я достаточно знаком с его образом мыслей и его отношением к разным агитаторским кружкам. Он совсем не радикал и хорошо понимает вред подпольной агитации… На свободе г. Милюков окажет сдерживающее влияние на увлекающихся».

В черновиках письма осталась блистательная формулировка: «Милюков — фермент порядка». Полагаю, Василий. Осипович вычеркнул ее, не будучи уверен, что Трепов поймет слово «фермент». Сей последний, товарищ министра внутренних дел и, по существу, всесильный диктатор в 1905–м, кроме

решительности и жестокости, отличался и необширным умом, о чем свидетельствует характерный эпизод. Когда по улицам Петербурга двигалась погребальная процессия за гробом Александра III и по обочинам шпалерами стояли войска, ротмистр Трепов скомандовал своему эскадрону: «Смирно, равнение налево, гляди веселей!»

Но, судя по дневниковым заметкам, учитель не так уж преувеличивал и дарование ученика. «Он, — писал Ключевский, — был бы умен, если бы не силился быть им».

Однако — что случилось с Поповым в 1908–м, то случилось. Может, нет худа без добра? Скомпрометировавший себя и (дружно пишут газеты) «посторонний литературе», аполитичный, в сущности, нововременец приговаривается судом к аресту на месяц без замены штрафом. Попов подает апелляцию.

Интересы потерпевшего представлял в суде адвокат О. Грузенберг — тот самый, который за год до случившегося был одним из защитников по делу «О членах сообщества, присвоившего себе наименование С. — Петербургский общегородской Совет Рабочих Депутатов». Он тогда публично обвинил правящие власти во лжи. На сей раз присяжный поверенный Грузенберг зачитал просьбу своего доверителя не приводить в исполнение приговор Попову. Но Николай Евграфович заявил, что мысль ходить «в прощенных» ему невыносима, тем более от мужчины, не рискнувшего встать к барьеру.

Трудно представить, как это мог осуществить магистр истории, не знавший, где у пистолета курок, и практически не способный углядеть мушку.

Пока же суд да дело, Попов отбыл за границу.

И — повторяю — нет худа без добра. Россия потеряла дуэлянта и нахала, зато спустя два года, забыв обо всем, восторженно встретила аса.

Впервые он взлетел в небеса под звуки «Боже, царя храни».

* * *

Не выяснив до конца, кто же у нас в Отечестве может считаться первым пилотом, попробуем ответить на другой важный вопрос — где организован первый аэроклуб. Что в 1908 году их формально возникло два, известно. Но опять — таки, какой считать первый — Петербургский или Одесский?

Одесса у нас, само собой, город уникальный, неповторимый. Его называли «русским Марселем», хотя сами одесситы предпочли бы, чтобы Марсель звался «французской Одессой». «Какая смесь одежд и лиц, племен, наречий, состояний…» Великороссы, малороссы, поляки, евреи, караимы, айсоры,

армяне, греки, молдаване… Одесса и французов числила среди сограждан, среди старейших, почетнейших. Основатель города герцог Ришелье, попросту Дюк, наблюдавший со своего пьедестала кишащую у его подножья толпу прожектеров, анекдотистов, страстных доморощенных политиков, спортсменов, торговцев, биндюжников, мальчиков с отрешенными очами и скрипочками под мышкой, среди которых, может, будущие мировые знаменитости, сам Яша Хейфиц.

«Порто франко», право беспошлинной торговли, поощряло в Одессе коммерческую инициативу, знаменитый Привоз развивал ее в масштабах внутригородских.

«Ах, Одесса, жемчужина — моря… — И — истинно: — Ах, Одесса, ты знала много горя…»

В описываемое время там правил толстоусый хулиган и хам генерал Толмачев (их, ультрачерносотенцев, было на Руси таких двое — он да ялтинский губернатор Думбадзе, но Толмачев покрупней, недаром ему еще предстояло стать шефом корпуса жандармов). Где бы ни собирались на сходку члены «Союза русского народа» или «Союза Михаила Архангела», тотчас слали Толмачеву приветственную телеграмму. Как, например, из Москвы: «Еще недавно под гнетом инородческого засилия Одесса проявляла враждебные чувства ко всему русскому, ныне же благодаря мудрой, истинно русской деятельности Вашей она имеет даже русскую по духу городскую Думу. Председатель старейшей монархической организации «Русское собрание» князь Лобанов — Ростовский».

Девятьсот пятый год был отмечен с Одессе своими погромами. Тогда на Дерибасовской отважный Уточкин заслонил грудью старика — еврея и получил в спину меж ребрами «перо». И когда пришел в себя в больнице, в своей одесской, уточкинской манере прозаикался: «Ше такое — иду и чую в спине ск — квозняк».

20 сентября 1906 года командующий войсками Одесского военного округа генерал от кавалерии барон Александр Васильевич фон Каульбарс (будущий, напомню, глава оргкомитета перелета) доложил военному министру: «По приговорам военно — полевых судов расстреляно 25 человек». Но прибавил: «Считаю желательным, чтобы часть приговоров приводилось в исполнение не через расстрелы, а через повешение». Экономный барон не без основания полагал, что так оно дешевле: пуля — предмет одноразового пользования, веревка — дело другое.

Как говаривал гоголевский Осип, подавай, мол, и веревочку, сгодится и веревочка…

Еще к характеристике барона. Утвердил он приговор о расстреле двух молодых людей — 17 и 19 лет. Мать, вне себя от отчаяния, пробилась на прием. Бодрый, молодцеватый, несмотря на возраст, близкий к преклонному, бывалый кавалерист ее отечески утешил: «Да, вы совершенно правы, вышла ошибка, ваши дети не были там, где совершено деяние, за которое они, к сожалению, уже поплатились. Вы опоздали, но имею удовольствие вас обрадовать. Я уже нашел действительно виновных, они тоже расстреляны». Гуманный был господин.

Одесса находилась за пресловутой чертой оседлости. Но один из героев романа Алексея Толстого «Эмигранты» недаром говорил: «Черта — это был сложный и хлопотливый способ русского самоубийства… За черту была посажена европейская культура».

И в самом деле, пока господа помещики сладко потягивались на перинах, чванясь принадлежностью древних родов к «Бархатной книге», «инородцы» строили фабрики по новейшим образцам, выписывали из — за границы новейшие машины, поглядывая на север, усмехались язвящей одесской ухмылочкой. Засучивали рукава, но не для того, чтобы по примеру Понтия Пилата мыгь руки, но дабы с еще большим азартом делать деньги. Деньги они любили.

Не случайно в создание аэроклуба вложили средства греки — банкиры Иван Ксидиас и Артур Анатра (последний был повсеместно знаменит как коннозаводчик, его лошади снимали сливки на всех скачках). А полеты на аэростате первым продемонстрировал тоже одессит, правда, не грек и не еврей — поляк Юзеф Древницкий. Могущественный сухарь Победоносцев, которого Александр III поставил главным воспитателем наследника, даже выражения «Царство Польское», входившего в многострочный титул самодержцев, чурался, именовал западные земли «Привислинским краем».

Клуб, по существу, открылся в 1907 году — на Дерибасовской, дом 5. Устраивались полеты на планере, построенном господином Цацкиным. Закупили аппарат у братьев Вуазен…

* * *

А что тем временем столица?

Да что столица: она тотчас объявила свой аэроклуб Императорским всероссийским и завязала монопольные отношения со всемирной, имеющей быть в Париже. И получила единоличное право вручать на всем пространстве империи «бреве» пилота.

Кстати, Уточкин, сдавший первый экзамен на авиатора у себя

в Одессе, был петербуржцами не признан, номер его российского удостоверения — 5 (№ 1 получил столичный студент Генрих Сегно).

В Императорском всероссийском — об этом заявили полтора года спустя создавшие свое Общество воздухоплавания москвичи — «прочно свили гнездо бюрократизм и канцелярщина, мертвящие любое живое начинание».

Почетным председателем Императорского всероссийского изъявил согласие числиться уже знакомый нам великий князь Александр Михайлович. Председателем был избран граф И. М. Стенбок — Фермор (о нем тоже шла речь). Товарищем (заместителем) председателя также депутат — националист П. А. Неклюдов, родовитый барич, которого в дни перелета «Русское слово» окрестило «известным специалистом по сечению ребят», — он во время дебатов о народных училищах таким себя показал, более того — когда зашла речь о том, руководить ли училищами земствам или губернским предводителям дворянства, так разгорячился, отстаивая вторую точку зрения, что патетически воскликнул: «Весьма жалею об отмене крепостного права!» Словом, был он из тех, кого Ленин назвал «секунами и серальниками».

Деятельность свою петербуржцы, в отличие от одесситов, начали с банкетов.

В модном ресторане «Медведь» принимали французских сенаторов, прибывших с визитом в Россию и принадлежавших к парламентской «группе авиации». Граф Стенбок — Фермор поднял тост за наших учителей — французов, французский сенатор маркиз де Дион — за русских женщин, князь Львов — за французских женщин. Гостям, сообщает пресса, особенно понравились блины.

В конце года обсуждали устройство аэроклубского новогоднего раута. Избрали на сей счет особую комиссию во главе с г. Крупенским (член Думы, молдавский землевладелец, креатура Пуришкевича). Сумма на раут отведена немалая — 10000 рублей.

Характерно ходатайство, с которым Императорский аэроклуб вошел в Совет Министров, об отпуске средств из казны: на приобретение летательных аппаратов 250 тысяч, на поддержку русских конструкторов — вдесятеро меньше.

# Глава шестая

В 30–х годах нашего столетия несчастный, затравленный фашистами Стефан Цвейг вспоминал о начале века как об утраченном рае: «Вена, Париж, Милан, Лондон при каждой новой встрече изумляли и восхищали: все шире и великолепнее становились улицы, грандиознее общественные здания, богаче и изящнее магазины. Уровень жизни возрастал… Новые театры, библиотеки, музеи возникали повсюду; такие удобства, как ванна и телефон, бывшие доселе привилегией избранных, проникали в быт мелкой буржуазии. Все шло вперед… никогда Европа не была сильнее, богаче, прекраснее, никогда не верила она так глубоко в прекрасное будущее».

Накануне нового века Лев Толстой в дневнике писал иное, иные гулы слышались ему в недрах общественной жизни: «… стали говорить про то, какой будет скоро матерьяльный прогресс, как — электричество и т. п. И мне жалко их стало, и я им стал говорить, что я жду и мечтаю, и не только мечтаю, но и стараюсь о другом единственно важном прогрессе — не электричества и летании по воздуху, а о прогрессе братства, единения, любви».

И вовсе уж не известно, что думали о прогрессе кетменщики, насквозь прокаленные жестоким среднеазиатским солнцем, угрюмые ткачи, чахоточные швеи, потерявшие человеческие черты, земноводные амы — ныряльщицы за жемчугом, гранильщики алмазов, чьи легкие изъязвлены, изъедены колкой пылью…

«О, этот юг, о, эта Ницца!»

Праздная нарядная толпа под сенью пальм и платанов, белоснежная фланель мужчин, неизменные канотье с цветными ленточками. Роскошные туалеты дам, кружевные зонтики, блеск бриллиантов и жемчугов. И еще более нежный, переливчатый блеск шаловливого прибоя Ривьеры — такого богатства оттенков не даст ни один драгоценный камень.

О, этот юг — неделя полетов в Канне.

В программе сенсационных номеров артистов воздушного цирка: 1. Подъем с авиационного поля. 2. Полет над достопочтенной публикой. 3. Полет на высоту. 4. Воль планэ (свободное планирование). 5. Атериссаж (спуск на землю). 6. В заключение — полеты над морем.

Всплывали ли в мозгу старого инвалида, скудно доживавшего столь долгую после столь короткого звездного часа жизнь там же, на Ривьере, те волшебные картины? Не для того ли, чтобы больше не вспоминать, в одну черную минуту решительно полоснул он

бритвенным лезвием себе вены?..

Почти два десятка лет назад русский пилот описывает на «Райте» круги и «восьмерки» над аэродромом Ля Напуль. Затем устроители радуют «мсье де Попофф» поразительной вестью: его желает лицезреть ее высочество великая герцогиня Мекленбург — Шверинская. Происходящая из дома Романовых (ветви Михайловичей), нынешнему государю царю двоюродная тетя, великому же князю Александру Михайловичу родная сестра, близкая родственница английскому королю, она, как пишет современный биограф Попова, невольно взявший тон светского хроникера, «равного как ее брат Сергей Михайлович, проявляла интерес к аэронавтике».

Не станем, впрочем, особенные претензии по поводу тона предъявлять. Как знать, возможно, ее высочество была и умна, и интеллигентна, и образованна. Слыла же музой многих наших писателей, дружила с Пушкиным великая княгиня Елена Павловна, сестра Николая I. И все же юмористически звучит в устах сегодняшнего исследователя сообщение о «исключительном внимании» вдовствующей вельможной гранд — дамы к смелому пилоту, эффектному мужчине. Она, пишет биограф, сияя, отбросив этикет, удостоила «Николя де Попофф» поцелуя. Брат же Сергей попросту, без чинов, сграбастал в объятия. Вслед за чем герцогиня произвела модного летуна в камергеры своего двора. Крошечного двора чисто номинального, вассального великого герцогства, входившего в Германскую империю наряду с пятью другими великими, двенадцатью просто герцогствами и четырьмя королевствами. Анастасия Михайловна принесла в приданое покойному к тому времени супругу более миллиона золотом (круглая сумма, предназначавшаяся великим княжнам по рождении, тотчас вкладывалась в акции, но если не самые прибыльные, случались и семейные скандалы).

…Случалось русским пилотам общаться с высокими особами. Даже катать их. Но вздеть расшитый кафтан с золотым ключом пониже поясницы никто более не сподобился.

* * *

Гораздо меньшее сиянье предшествовало началу летной карьеры Михаила Ефимова.

Началось с того, что в Париж учиться летать отъехал было Уточкин. Приподняв неизменный котелок, бросил в окно вагона многочисленным провожающим одну из тех своих фраз, которые потом из уст в уста передаются на Дерибасовской:

— Жд — дите Уточкина с неба!

Он был фразист, этот наш герой. Но не упрекнет ли читатель автора в желании несколько, что ли, принизить облик

легендарных личностей? Так снова — впредь, на будущее — сформулирую позицию: мне — и, думаю, вам — они симпатичней, ближе: не ангелы, а живые люди, как мы, головой достающие порой до небес, ногами же порой вынужденные шлепать по лужам, пятнить брюки, не всегда отглаженные в ниточку.

Уточкин уехал — гол как сокол. В его характере — не загадывать о будущем: как — нито заработает и на обучение, и на аппарат. Не вышло: купил лишь мотор. Однако вдруг получил из Одессы письмо от Ивана Спиридоновича Ксидиаса, уже приобретшего себе баронский титул, со следующим условием: вышепоименованный Ксидиас обещал оплатить обучение нижепоименованного Уточкина в летной школе Анри Фармана в Мурмелоне, где уже заказан аэроплан, за что оный Уточкин три года станет служить Ксидиасу «личным пилотом», совершая публичные полеты в городах России за определенное жалование.

Сергей Исаевич обиделся. Воздушным лакеем? Как говорят в Одессе, «чтоб сказать «да», так «нет». Уточкин решил вернуться и, благо был мотор, собственноручно построить машину: верил в себя, как никто.

Финансисты не привыкли отказываться от затей. Тем паче, преследующих и рекламные цели. Иван Спиридонович зовет «моториста» Михаила Ефимова. Тот тоже мечтает летать. Он — еще бедней. Он — скромней.

Не мешкая, подписывает он кабальный контракт.

В Мурмелоне — ле — Гран Ефимова встретили настороженно. Ибо был он русский, а всего за год до его появления школа попала в конфуз с другим — русским — неким князем Сержем Болотовым.

Французы привыкли к странностям «бояр рюсс», к размаху, распаху таинственных славянских душ. Не счесть, сколько золота кидали на распыл в чаду парижских развлечений сперва аристократы, проедавшие и пропивавшие имения, а затем уж и купецкие сынки. «Эх — ма, налей — ка, братец, ванну шампанского мамзелей купать — да что ванну: бассейн у вас имеется?»

Потому Фарман не удивился, когда русский князь заказал ему даже не биплан — триплан. Был ли то князь, неизвестно. Чертеж чудовищной конструкции (размах крыльев — 49 м, двигатель — «Канер — Левассер» в 100 л. с.) не сохранился. Известно лишь, что Болотов высказал намерение перелететь Ла — Манш, но когда его опередил Луи Блерио, изобретатель как сквозь землю провалился. Оставивши задаток, прочих сумм не заплатил… Вот и насторожился поначалу Фарман — не новый ли

«князь Серж» перед ним?

Как бы то ни было, сын смоленского крестьянина — в гнезде «людей — птиц». Мы не располагаем точными свидетельствами очевидцев, как проходило там обучение, но у нас имеется несколько более поздняя запись авиатора Александра Раевского об учебе по соседству, в Этампе, у Блерио (многие ее детали потом подтвердит Александр Алексеевич Васильев). Картина примерно одинакова.

* * *

Курс стоил 800 франков. Страховка «третьих лиц, могущих пострадать при обучении», — 150 франков в месяц. Залог на случай поломки аппарата — 1500 франков. Расходы на содержание несет сам ученик.

Их десятка три (полный комплект). Среди них испанцы, итальянцы, даже индус… Золотопромышленник из Канады… При школе ресторация, там сдаются комнаты с полным пансионом, напоминают они чуланы.

Школой заведует мсье Сальков — тощий, надменный и хамоватый. Шеф — инструктор — мсье Колен, тот, что регулировал мотор Блерио, когда маэстро перелетал Ла — Манш. Занятия — с шести утра до пяти вечера. Три аппарата в работе, пять в запасе.

Большинство доходов школы сводится к плате за поломки: шеф — пилот и механики получают процент с ремонта. Расценки за некоторые части превышают действительную стоимость раз в десять. Машины специально содержат в истрепанном состоянии. Части никогда не заменяют новыми, ожидая, пока их окончательно испортит (а значит, заплатит) ученик. Раевский вспоминает случай, когда у него правая шина шасси была накачана слабо. При рулежке на земле она на повороте соскочила, колесо подломилось, аппарат клюнул носом, задел пропеллером за землю и вонзился в нее. Счет — 1500 франков.

Отделиться от земли ученику позволили на пятую неделю, еще через две недели устроили экзамен.

Месье комиссары (все те же, но возглавляемые мсье Блерио) расположились кружком на лужайке, смакуют красное вино — так, словно оно истинно бургундское, а не пойло дешевле воды, — крутят усы, посматривают…

Полет по кругу прошел удачно. Но лишь дошло дело до «восьмерок», впереди что — то подозрительно треснуло. Раевский пошел на посадку, а как только коснулся земли, отвалился бак с бензином. Механики нехотя поднялись с травы, поплелись к аппарату. Часа не прошло — привинтили. Снова взлет. Только взобрался бедняга курсант метров на тридцать, остановился

мотор. Раевский спланировал, попал на поле ржи, попортил пропеллер — 80 франков.

Дали другой аппарат. На левом вираже на высоте 20 метров отломился и улетел пропеллер. Падение, аэроплан пополам, пилота выбило из сиденья: благо, ухватился за стойку крыла, повисел, спрыгнул. Счет — 4500 франков.

Экзамен он все же сдал. Но летал мало, занялся литературной деятельностью, и имя его из истории русского воздухоплавания как — то стерлось. Мелькнуло лишь в числе членов оргкомитета перелета Петербург — Москва, не более.

Надо заметить, что Ефимов в Мурмелоне летал не в пример удачней. Михаил Никифорович вообще терпел аварий меньше, чем, может быть, все наши остальные летуны, вместе взятые (один Васильев с ним в этом смысла схож, хоть и он уступает). А дело в изначальном подходе.

Первые пилоты, они все ж были лихачи, им бы только на сиденье, клош в руку — заводи, па — ашел! Практичный, приметливый, да и средств на уплату штрафов не имевший, Ефимов поначалу у Фармана сказался больным, а сам в Париже сумел познакомиться с земляками — типографщиками: они там печатали какую — то газету — возможно, левую, нелегальную. Они свели его с мотористами. Свой брат — рабочий класс пристроил его на моторный завод фирмы «Гном». Словом, к моменту начала обучения Михаил знал ротативный этот мотор так, что разобрать — собрать мог с закрытыми глазами.

Анри Фарман это оценил. Вдобавок, Ефимов — спортсмен был близок сердцу Фармана — спортсмена. Шеф допустил Ефимова в мастерские своего аэродрома, показал, как пятьсот рабочих занимались тонким делом изготовления и отладки лонжеронов и нервюр. Не скрыл секретов сборки. Фарман не брезговал сам встать к станку, позволял и Ефимову обточить ту или иную деталь.

Кроме же всего прочего, Михаил Никифорович располагал к себе людей особым обаянием — совершенной естественностью и непринужденностью. Ему ведь тоже приходилось и пыл восторгов публики на себе испытывать, и к руке высоких особ допущенным быть. Но — редкое в знаменитом спортсмене свойство! — он был напрочь чужд позировки, аффектации. Его широкая простодушно улыбчивая физиономия с носом — картошечкой была редкостно симпатична, и даже, мягко говоря, не совсем французский язык казался мил. Он был шутник, забавник.

Да вот, в доказательство, эпизод из его дальнейшей жизни.

Все та же Ницца. «Митинг» экстра — класса: участвуют звезды первейшей величины — Латам, Полан, быстро

набирающий силу перуанец Гео Шаве. Предстоит долететь над водой до мыса Антиб и вернуться. До четырех вечера Ефимов в своем ангаре колдует над мотором.

Убедившись, что уставший за предыдущие дни состязаний «Гном» окончательно сдал, заменяет его. Взлетел — что — то не ладится.

Механики — и свои, и чужие — уговаривают не лететь.

— Нет, — отвечает он, — коверкая французский. — Решил попробовать заглянуть на тот свет, так уж полечу.

Взобравшись в кабину, небрежно, словно интересуясь, который час, спросил одного из соперников, англичанина Роллса:

— Вода холодная?

Тот лишь удивленно приподнял брови на бестрепетном британском лице — он же сегодня в воду не падал…

Ефимов махнул механику заводить. Не прошло и десяти минут, как с Антиба сигнализировали: № 11 обогнул мыс.

Но состязание велось на время, и лидерством владел другой. Ефимов собрался стартовать снова.

Тут уж не выдержал лидер — честолюбивый шеф — пилот школы «Антуанетт», заядлый охотник теперь уже не на львов, а, за неимением времени в Африку ездить, на фазанов (однажды на сей предмет специально летал в какое — то имение, вернулся с трофеями, привязанными напоказ к стойкам аппарата) — словом, Юбер Латам. Тотчас взмыл вслед за Ефимовым. Началась погоня. Кончилась она тем, что Латам на более скоростном моноплане обогнал бипланиста Ефимова, однако, не долетев до берега, плюхнулся в пену прибоя.

— Ну, вот, — заключил Ефимов. — Думал, мне выйдет купаться, а вышло Латаму.

Но до этого еще далеко. Пока же Фарман сам учит летать русского, убедившись же в его способностях и знаниях, нанимает в инструкторы. Тем паче учеников все прибавляется.

* * *

В марте 1910 года Санкт — Петербург наконец решил направить на обучение во Францию первых офицеров. Не станем переоценивать роль в этом военного Министерства и лично министра Сухомлинова (она более чем сомнительна, к чему мы со временем подойдем) или великого князя Александра Михайловича. Отдадим дань уважения первому в отечественных войсках энтузиасту воздухоплавания Александру Матвеевичу Кованько.

В 1887 году великий русский естествоиспытатель Дмитрий Иванович Менделеев вознамерился наблюдать полное солнечное затмение с высоты — на аэростате. Командовать воздушным

судном поручил Кованько.

Знаменитый наш военный дипломат генерал Алексей Алексеевич Игнатьев в книге «50 лет в строю» повествует о том, что по окончании Академии Генерального штаба, участвуя в маневрах, он совершал разведывательный полет на аппарате легче воздуха. «Главный начальник воздушных частей известный полковник Кованько встретил меня с распростертыми объятиями… Этот экспансивный человек с красивым орлиным профилем и слегка седеющими расчесанными бакенбардами был страстно увлечен военным воздухоплаванием».

В русско — японскую войну Кованько под Мукденом совершал полеты, разведывая позиции противника, за что был произведен в генерал — майоры.

Это его радением, благодаря его бесконечным рапортам по начальству была создана сперва «кадровая команда военных аэронавтов», затем реорганизованная в учебный воздухоплавательный парк, а в 1910 году — в офицерскую воздухоплавательную школу, которую он же и возглавил. Он совершил более 80 полетов на воздушных шарах. Автор проектов нескольких дирижаблей. В 1904 году в САСШ получил особую награду «За совокупность изобретений и за пользу вообще, принесенную воздухоплавательной науке».

Надо сказать, что зубастая пресса была не слишком к нему справедлива. Фельетонист «Русского спорта» (меняющий в этом амплуа псевдоним «Роддэ» на «Жакасс») специализировался на комических описаниях, имевших якобы место полетов видных государственных и общественных деятелей. Генерала Кованько он представил так:

«Я не мог подняться на воздух. Я был очень взволнован. Наконец — то я узнаю, что такое воздухоплавание. Оделся потеплее: воздухоплавание — опасная вещь, легко можно схватить насморк… Пропеллер бешено завертелся… У меня замерло сердце, и я закрыл глаза. Через минуту, показавшуюся вечностью, открыл снова.

— Летим?

Мы стоим на месте. Авиатор дергает то за один, то за другой рычаг… Я снова закрыл глаза. Открыл — по — прежнему стоим.

— Слушайте, — сказал я авиатору, — я слезу. А то вы, пожалуй, чего доброго, на самом деле полетите. Долго ли до греха!

И действительно, не успел я сойти, как аэроплан взвился к небу. Как хорошо, что я слез вовремя».

Еще больней — и незаслуженней — уязвил Кованько в московском «Руле» известный либеральный публицист Н.

Василевский (Не — Буква), спародировав горьковскую «Песню о Соколе», где в роли сокола Попов, ужа — Кованько.

«Пусть те, кто землю любить не могут, живут обманом. Пускай летают Поповы, Райты и Парсевали. Я — генерал, ведь их призывам я не поверю».

Заметим к слову, что во времена более поздние (точнее, в совсем недавние для нас) генерал отправился бы в верхи и кулаком по столу стукнул, требуя призвать к порядку зарвавшихся писак. Били — то по самому больному для солдата месту: в трусости обвиняли.

А «собака зарыта» неглубоко. Дело все в той же моде. Аппараты легче воздуха — аэростаты, дирижабли — из моды вышли, их презрительно звали «пузырями», те, что тяжелей, — монопланы, бипланы — в моду вошли. На дирижаблях — неуклюжих, неповоротливых — не устроишь «митинг», гонку, не выкинешь головоломный трюк, не взволнуешь публику. Кованько же был ревнителем прежде всего плавания, а не летания под облаками.

Громадную убойную силу «сигар» дала понять лишь империалистическая война: над Европой вооруженные пушками и бомбами, почти неуязвимые для хрупких самолетиков, поплыли творения прусского графа Цеппелина.

Далее снова пришел черед авиации. И до сих пор все так. Ведь дирижабли не сданы теорией и практикой в архив, и мы не знаем, за кем будущее. Может, тем, кому необходима скорость, и потребны реактивные лайнеры. Ну а для неспешных туристских путешествий над родной планетой опять в моду широко войдут усовершенствованные «сигары»?

Впрочем, в том, что генерала Кованько поклевывали, известный резон был. Так, будучи главным экспертом по части авиатики, он не оценил изобретения выдающегося конструктора той поры Якова Гаккеля, ссыльного революционера, строителя гидроэлектростанции (одной из первых в России) в Бодайбо, автора оригинального проекта моноплана — амфибии. Начертал на проекте резолюцию «Не заслуживает внимания». И Гаккель ушел из авиации, посвятив себя тепловозам.

* * *

Не понял Кованько значения изобретенного Глебом Котельниковым парашюта — тоже с характерной, консервативной формулировкой: «Если бы существовал тип надежного парашюта, то как во Франции, так и в Германии он был бы включен в число приборов аэроплана, на самом же деле этого нет, следовательно, нет и у нас».

Все так. Но роль Александра Матвеевича Кованько в

зарождении и развитии отечественного воздушного флота невозможно недооценивать.

К слову, сын его, военный летчик поручик Александр Александрович Кованько, самолично построил аппарат, показавший неплохие летные качества. Три машины его использовались в Гатчинской офицерской школе как учебные. Кованько — младший в первую мировую войну состоял в 11–м корпусном авиаотряде, которым командовал капитан Нестеров. Великий летчик любил его, окрестил почему — то «ежом». Саша Кованько просился у Нестерова сопровождать его в том — последнем, над Жолкевом — полете, завершившемся боем с вражеским «Альбатросом», тараном и гибелью Петра Николаевича. Командир отказал. Впрочем, поручик Кованько вскоре тоже погиб.

* * *

Короче, инициативой генерал — майора Александра Кованько — старшего прежде всего следует считать решение о командировке кавторанга Яновича и капитана Ульянина — в Этамп и По к Блерио, поручиков Комарова и Матыевича — Мацеевича, корпуса корабельных инженеров капитана Мациевича в Мурмелон к Фарману, капитана Зеленского — в школу «Антуанетт».

Заключение контрактов с фирмами, которым предстоит выполнить несколько заказов на аэропланы для армии, проверка двигателей, запасных частей возложены на капитана Льва Макаровича Мациевича. Хотя прибывший во Францию (несколько, понятно, рассеяться) великий князь Александр Михайлович доклад капитана слушает небрежно, вполуха, и, уже повернувшись, мимоходом, через эполет, обещает, что подумает, не назначить ли серьезного моряка шеф — пилотом школы в Петербурге, когда она будет. «Экий вы… хлопотун» (фраза — подлинная).

Меж тем среди обучающихся офицеров 35–летний Лев Мацкевич пользуется наибольшим уважением. Потомок запорожских казаков — у него и внешность живописная, с вольно запущенными пшеничными усами, — флегматичный на вид, он успел окончить механический факультет Харьковского технологического института, поступил на флот и, уже будучи военным инженером, завершил образование в Морской академии. Служил на Балтике — командовал подводной лодкой «Акула». Согласно рапорту направлен в летную часть.

Сдатчикам приходилось с ним туго: дотошен, упрям немногословный моряк.

Учат офицеров у Фармана и Блерио так же, как штатских

авиаторов, — кое — как. Им помогает Ефимов — уже инструктор. Они же его подкармливают: помните печальную телеграмму, как стыдно и больно первому русскому авиатору, что милые ученики (у офицеров все же суточные) платят за него…

# Глава седьмая

Новый 1910 год явился в обе столицы, пузырясь шипучим. Больше всего в Белокаменной выпито в «Метрополе» — 1119 бутылок. Недавно открытый «Эрмитаж» безнадежно отстал — 500 бутылок. У Тестова подают знаменитые растегаи с налимьими печенками. Оркестрион громогласно выводит. «Вот как жили при Аскольде наши деды и отцы!» Отдуваясь, кличут тройки, мчат к «Яру», за нового хозяина которого, предприимчивого ярославца Судакова, выбившегося из дорогомиловских половых, некто интеллигентный провозглашает тост: «Великий Перикл перед смертью сказал, что уходит гордо, потому что никого за всю жизнь не заставил плакать, наш же гостеприимный амфитрион никому, господа, не испортил желудок!» Звон бокалов, громогласное: «Многая лета!» Под утро катят дальше по шоссе, во Всехсвятское: там в трактире Натрускина интерьер повторяет декорацию сцены в Мокром из спектакля «Братья Карамазовы» Художественного общедоступного театра. Мужчины во фраках с пластронами снежной белизны, дамы в бриллиантах вздрагивают от звуков кошмарного хора, их нервы взвинчивает дикая пляска. Это приятно будоражит, в этом некие черты декаданса — не — с па, ма шер?

Общественная атмосфера второй половины первого десятилетия XX века несла в себе черты гниения. Участились самоубийства. Особенно среди молодежи, студентов.

Казалось, революционный подъем пятого года, проливши кровь, стал и очистительным вихрем. Казалось, высочайший манифест, даровав Думу — не законосовещательную, бессильную, булыгинскую, но уже законодательную, — приблизил страну к началам европейского демократического мышления, Казалось бы, I Дума, в которой вовсе не получили мест крайние правые, подавляющим же большинством обладали кадеты, смываясь с трудовиками (легальное наименование официально запрещенной партии социалистов — революционеров), вела страну к парламентской монархии на западный образец. Если вообще не к республике. Первая Дума вскоре распущена, но большинство депутатов продолжило заседания в Выборге, обратилось с воззванием к общественности (верно, им мнилось сходство с теми депутатами Генеральных Штатов от третьего сословия, которые в Версале, удалясь в залу для игры в мяч, провозгласили себя Национальным собранием. Увы и ах, воззвание — «выборгский крендель» — не из того теста). Но роспуск Думы не повлек за собой изменения положения о выборах, вторая даже несколько

полевела…

Седьмое мая 1907 года. Выступление в Таврическом дворце премьера Петра Аркадьевича Столыпина. В разгар мирных дебатов он ошеломил присутствующих сообщением о раскрытии заговора с целью покушения на государя, великого князя Николая Николаевича и лично на него. Корни заговора — Столыпин указал в направлении левых скамей — здесь! Потребовал лишения неприкосновенности 55 депутатов. Дума отказалась выполнить требование. Был обнародован указ о ее роспуске. Без назначения срока выборов. Но с изменением избирательного закона. Были похоронены либеральные мечтания, но не идеалы духа и готовность трудиться во имя будущего блага народного. Развеялись многие иллюзии. Семь провозвестников идеи конституционной демократии во главе с самим Петром Струве, глубоким философом недавно марксистского толка, поставили свои имена на обороте титульного листа книги, в которой черным по белому: «Эгоизм, самоутверждение — великая сила, именно она делает западную буржуазию могучим бессознательным орудием Божьего дела на земле». И не такое там еще сказано: «Каковы мы есть, нам не только нельзя мечтать о слиянии с народом, бояться его мы должны… и благословлять власть, которая одна штыками и тюрьмами еще ограждает нас от власти народной».

Может быть здесь предначертан путь и некоторых нынешних радикалов? По крайней мере в части обожествления западной буржуазии? А после получения полной власти…

И землемер, и доктор, колесящий по дорогам захолустного уезда в бричке, колеса которой вязнут по ступицу, и преподаватель гимназии, тайком подсовывавший, бывало, доверенным из питомцев запрещенного Чернышевского, все они задались вдруг мучительным вопросом: кто ты, народ?

Темный мужичонка из рассказа Чехова, гайки от рельсов на грузила себе отвинчивающий? Или по тем рельсам, убегая от голода, огромными массами тронувшаяся за Урал, в Сибирь, на новые земли, беднота, вернувшаяся в товарных вагонах, везя с собой больных, умирающих, умерших, заражая все окрест холерою? Решительные, не знающие сомнений, вооруженные «бульдогами» рабочие боевики с Пресни? А солдаты Семеновского полка, штурмовавшие баррикады, а драгуны с их палашами, казаки?..

Магистр Милюков садится строчить статьи, ездит лекции читать, опровергая, дезавуируя взгляды коллеги Струве со товарищи. Взгляды, могущие поколебать самые основы «партии народной свободы».

В кулуарах Государственной Думы депутаты как флангом правее — октябристы, так и левее — трудовики и социал — демократы — иные с горькой иронией усмехаются кадетам, другие укоризненно, даже сокрушенно качая головами.

— Душно!..

— Помилуйте, проветрено.

— Все едино душно.

Двадцатого марта 1910 года в обширной повестке дня 77–го заседания значится вопрос «Воздухоплавание».

В кулуарах к месту зачитывают напечатанный только что в «Русском спорте» пародийный монолог председателя Думы Гучкова:

«— Выше, все выше!

Мы полетели ночью. Я потребовал этого.

— Но ведь летать ночью очень опасно?

— Пускай. Я люблю опасности. Но вот бы отковырнуть хотя одну звездочку!

Я выбрал покрупнее и велел держать курс на нее. Схвачу, спрячу в карман, и мы полетим обратно. Я кричал: «Выше, выше!» Мы побили все рекорды, установленные до нас другими авиаторами. Но звезда ускользнула, совсем как на земле. Аппарат превратился в кучу обломков. Авиатор разбился в лепешку. А я цел и невредим».

Персонаж — для Максима Горького. Молодого мятущегося Фому Гордеева могло, подобно ему, метнуть в Африку, волонтером в отряд сражающихся буров. Могло потом — в военизированную стражу Восточно — Китайской железной дороги, под пули хунхузов. Егор Булычев мог (как Александр Гучков, как реальный Савва Морозов) до пятого года давать деньги революционерам, тоже мог гордо отказаться от предложенного ему поста министра, даже члена Государственного совета. Отъявленный дуэлист, Гучков, даже будучи депутатом Думы, вызвал на поединок графа Уварова, за то, что член фракции Совета объединенного дворянства обвинил партию октябристов в «политиканстве невысокого качества». Ранен, посажен на месяц в Петропавловку… Выдвинутый в председатели Думы, шокировал правых тем, что явился не в сюртуке, но в пиджачишке (хорошо, не в армяке — купчина, «ндраву моему не прекословь»). Вместо благодарственной речи буркнул: «Согласен» и уехал. Но был Булычев, был и Василий Достигаев. Этот мог в феврале 1917–го, и презирая в душе царя, верноподданно упрашивать его не отрекаться.

Перед заседанием 20 марта думские репортеры мошкой вились вокруг возвышавшегося над ними скандалиста —

черносотенца Маркова (он же — «щигровский зубр»), верзилы, считавшего себя похожим на Петра Великого: такую же гриву отрастил, такие же перышки — усики. Знали: что — нибудь эдакое сказанет.

Не преминул:

— Вот полетит какой — нито Стенька Разин на аэроплане и бросит бомбу в Царское Село. Нет, почтеннейшие, прежде чем пускать летать студентишек, надо бы этому выучить городовых.

**Свидетельство.** «Однажды на тракт опустились аэронавты. Урядник, незамедлительно прибыв на место происшествия, предложил воздушным путешественникам проследовать в ближайший участок на предмет выяснения личности и причин незаконных действий. «Но у нас вот — разрешение от губернатора». — «Знать ничего не знаю. У нас другая губерния».

**Газета «Руль», Москва, 1910 год.**

Десять часов утра. Гучков объявляет заседание открытым и ставит на повестку дня вопрос «Воздухоплавание».

Событие это могло бы иметь серьезное значение для русской авиации. Могло, но не стало. Заняло оно не более получаса. Депутат граф Стенбок — Фермор популярно объяснил собравшимся разницу между аэростатом и аэропланом, заметил, что последний по идее может летать со скоростью до ста километров в час на высоте около полутора верст, и отправился на место, неприязненно покосясь в сторону поднимавшегося на трибуну генерала.

Угрюмоватый, с крутолобой седой головой, вечно склоненной несколько вкось (след ранения в шею в войне с турками), Алексей Андреевич Поливанов еще в бытность преподавателем Пажеского корпуса, в котором воспитывался Стенбок, читая там скучнейший предмет — администрацию, невозмутимым тихим голосом доказывал нелепость организации русской армии — от разнобоя в составе стрелковых частей до нищенской казенной системы обмундирования солдат и пищевого довольствия. На экзаменах же гонял нещадно, что запомнил отставной лейб — гусар.

Так же монотонно заговорил нынешний помощник военного министра с думской кафедры:

— Мы крайне отстали от западных держав, где успех дела объясняется не только природными дарованиями изобретателей, но опирается и на технику хорошо развитых заводов, обилие государственных и частных капиталовложений. Во французском парламенте постоянно и активно действует «группа авиации». В Германии подобный вопрос слушался в рейхстаге, учреждена «национальная летная касса», авиаторы получают денежные поощрения не только за полеты, но обеспечиваются постоянной

рентой при условии, подчеркиваю, пользования аппаратами отечественной постройки. Не может быть сомнений в том, что Россия не скудна умами изобретателей или доблестью желающих учиться летать. Однако нынешнее небрежение авиатикой может привести к тому, что в будущем, когда это особенно понадобится для защиты отечества, летать будет не на чем.

На этом и прекратил прения председатель, предложив перейти к следующему пункту. Утверждению сметы Главного управления казачьих войск.

Почему Гучков вел себя так индифферентно? Ведь прежде чем возглавить Думу, руководил именно военной комиссией и вмешивался в дела министерства. Сам в дальнейшем стал военным министром — Временного правительства. А столь важный в военном отношении вопрос пропустил мимо ушей.

Косность? Он принадлежал к семье капиталистов — суконщиков, то бишь поставщиков сырья. Русская промышленность уже окрепла, но именно добыча и вывоз сырья — леса, угля, нефти — составляли значительную часть оборота ее капиталов. Тяжелая промышленность, машиностроение, по преимуществу находилась в руках иноземцев, пользовавшихся дешевизной нашей рабочей силы. «Англичанин — мудрец, чтоб работе помочь, изобрел за машиной машину, а наш русский мужик, коль работать невмочь, он затянет родную «Дубину». Эх, дубинушка, ухнем…»

Довод, вроде бы, резонный. С точки зрения социолога. Возможен наряду с ним и другой. Личного порядка. Гучков, выпускник Московского университета, человек, значит, образованный, не мог быть чужд прогрессу. Однако не случайно, когда на первом же заседании, ведомом им, пресловутый Пуришкевич заявил: «Русская интеллигенция в переводе на простой язык просто сволочь», и возмутились, закричали, загрохотали пюпитрами все, от центра до левых, и потребовали согнать грубияна с трибуны, Александр Иванович властно прекратил шум, предложил оратору продолжать. Не потому ли, что Стенбоки эти, как и с другой стороны, Жуковские, Чаплыгины, профессоры, дворяне, белая кость — голубая кровь, были для него потомками тех, кто на конюшне сек его деда и прадеда?..

# Глава восьмая

Но не станем все же вычеркивать из календаря год 1910. Потому что самолетостроение русское рождалось именно тогда.

В первые дни нового года в Москве, в Политехническом музее, открылся первый съезд воздухоплавателей.

Организатор его профессор Николай Егорович Жуковский доклад о теории летания закончил пророческими словами: «Сил в России много, у нас не жалеют энергии, и мы можем надеяться, что увидим нашу страну окрыленною».

Состоялась и выставка летающих моделей и деталей к ним, их конкурс. Все это пока выглядело очень и очень скромно. Настолько скромно, что нововременский репортер не преминул поиздеваться.

«— Послушайте, где найти русское воздухоплавание?

— Гм… Идите прямо, затем сверните в переулок, третьи ворота направо, во дворе.

Всходим по лестнице.

— Где воздухоплавание?

— Вот — с, на этом столе.

Разбросаны крохотные модели, на них билетики: работа гимназиста 6–го класса, работа реалиста 5–го класса. Очевидно, изобретение аэропланов входит в круг предметов средней школы. Вместо отмененных греческих экстемпоралий…

Как все просто — задать учащимся новую работу, и мы в облаках. Нет, пока у нас есть гимназисты и профессоры, нам нечего тревожиться за судьбы русского воздухоплавания».

Меж тем среди экспонатов были:

Представивший моноплан собственной постройки — современного типа «Блерио — XI» — в натуральную величину сын богатого киевского сахарозаводчика Федор Терещенко. В дальнейшем организовал в имении Червоное мастерские, во время войны же — ремонтный поезд — мастерскую, который, курсируя в районе фронта, восстановил многие потерпевшие аварию аппараты.

Выставивший планер своего изготовления московский студент Борис Россинский, в будущем славный русский и советский летчик.

Инженер путей сообщения, исполняющий обязанности экстраординарного профессора Киевского политехнического института князь Александр Кудашев, — рабочие чертежи и модель биплана, на котором в мае того же 1910 года совершил первый в России полноценный полет, поднявшись на несколько

десятков метров.

И хотя в дальнейшем на этом поприще Александр Сергеевич особых успехов не снискал, следует заметить, что его ученики по политехническому — купеческий сын Федор Былинкин (будущий профессор, известный теоретик воздухоплавания), Василий Иордан, бедняк, но золотые руки и золотая голова, и Игорь Сикорский, сын известного в Киеве психиатра, продемонстрировали — опять же, правда, в чертежах (помещение под мастерскую было только лишь нанято на Куреневке) — биплан БИС–1 с передним, тянущим винтом. Сикорский и модель геликоптера показал, и пропеллер оригинальный — идеи переполняли его.

На конкурсе моделей главный приз был вручен капитану Ульянину (известное в дальнейшем имя).

Характерно, что если в 1909 году было выдано 14 патентов на изобретения, связанные с авиацией, авторы их — от генерала М. Левицкого до крестьян И. Малеева и В. Александрова, то уже в 1910 зарегистрировано более ста.

Разные, конечно, фигуры. Среди них и прекраснодушные мечтатели Маниловы, и Хлестаковы — с легкостью мыслей необыкновенной, и нахальные, врущие, зная, что врут, Ноздревы.

К какой категории отнести, скажем, инженера Владимира Валериановича Татаринова? Со своим прожектом «аэромобиля» (конструкции, поставленной на шасси легкого авто «опель» с приваренным на передний конец коленвала пятилопастным пропеллером) он проник в Царское, втерся в доверие к коменданту императорской резиденции недалекому Дедюлину, через него — много выше, и субсидию получил — 250 тысяч. Потом — еще столько же. Дело хранилось в секретности, но ушлый Татаринов умело организовал утечку информации, вызвал шум, энтузиазм, поток пожертвований — притом от студентов, простолюдинов… Уже и день взлета был объявлен. Кончилось все пшиком, скандалом, пожаром, напоминавшим намеренный поджог. Худую услугу оказал Татаринов русским изобретателям: военное ведомство в каждом усматривало его черты. Как Фарман в каждом русском — пресловутого «князя» Болотова.

Так вот, когда капитан Ульянин, служа после окончания школы Блерио командиром воздухоплавательного отделения Варшавской крепости, попытался воплотить свою идею на машиностроительном заводе Семенова и просил у военведа всего — то 5350 рублей, то не получил ровным счетом ничего.

* * *

Как же в эти годы обстоят дела в заграничной авиапромышленности?

Поначалу, мы знаем, вперед вырвалась Франция. В 1909 году там имелось уже семь значительных фирм. Все основные заводы были связаны с автомобилестроением, располагали готовыми конструкторским бюро, образованными инженерами и техниками, отличными мастерскими и рабочими. Заказы имели: в 1911 году, к примеру, Луи Блерио получил правительственный заказ на 100 монопланов гоночного типа, Анри Фарман — на 40 бипланов для колониальных войск. Палата депутатов внесла в военный бюджет 500 тысяч франков на нужды авиации. Настойчиво трудились над увеличением скорости. Состоялся конкурс новых конструкций с призом в 1 миллион 200 тысяч франков, причем показательно, что часть этой суммы предоставлялась в форме заказов. Благоустроенных аэродромов было около двух десятков, а полей, снабженных ангарами, — более 130.

Германия, сперва взявшая за основу концепцию аппаратов легче воздуха, вскоре насторожилась, видя успехи соседа и исконного недруга. На первых порах фирма «Альбатросверке» строила машины по лицензиям — типа и Блерио, и Фармана, и Вуазена, и Соммера, и Райта. Однако затем встала на практический путь унификации отечественной модели, купив патент австрийского конструктора Уго Этриха. На ее основе созданы знаменитые истребители «Таубе», ставшие наряду с двухмоторными бомбардировщиками «Альбатрос» основой воздушной армады кайзера Вильгельма. В состязание включились заводы Юнкерса. На «Альбатросверке» пришел в качестве главного конструктора талантливый Мессершмитт. Моторы поставляла автомобильная компания «Даймлер — Бенц».

Недостатки зачастую служат продолжением достоинств. Ушедший первым со старта далеко не всегда первым финиширует. Воздушные рекорды честолюбивых галлов, создание в Париже на улице Галилея первого в мире аэроклуба, ставшего главным, международным, монополизировавшим поначалу право присуждения диплома пилота, гордое небрежение дирижаблями — все это придало их авиации и сохранило по инерции до самого начала войны уклон по большей части спортивный. Германия оказалась дальновидней: спорт стал для нее в основном средством обеспечения техникой и летными кадрами рейхсвера. И от «цеппелинов» как орудия бомбардировок она не отказалась.

Выше упомянуто, что тогдашняя русская промышленность вряд ли могла конкурировать с западной в деле создания тонких технологий. Но для нашей темы важно заметить, что ширился вывоз зерна. «Столыпин (оценка Ленина) правильно понял дело: без ломки старого землевладения нельзя обеспечить хозяйственное развитие России». Столь милая сердцу

патриархального славянофила, столь питавшая надеждами первых землевольцев община взорвалась.

Чтобы везти — на Запад и на Восток — произраставшее и таившееся в недрах «от хладных финских скал до пламенной Колхиды», требовались железные дороги. Размах их строительства поражал. Известный публицист — экономист Василий Селюнин приводит удивительную цифру: в конце прошлого века у нас ежегодно вводилось в строй по 2740 километров (примерно столько, сколько сегодня за пятилетку). Трансазиатская магистраль проведена двумя батальонами русского войска за сравнительно короткое время через две пустыни с сыпучими песками, реками, меняющими русла; мосты, возведенные там, стоят как стояли — невзирая на множество землетрясений. Как в этой связи не отметить заслуг тогдашнего министра железных дорог князя М. И. Хилкова. Блестящий гвардеец — семеновец в 60–х годах ушел в отставку, бесплатно роздал землю крестьянам и уехал в Америку почти без всяких средств. Поступил на железную дорогу простым рабочим, потом был повышен до помощника машиниста, до машиниста. Вернувшись на родину, устроился начальником депо в Конотопе. В период министерства Хилкова много сделано для железнодорожного строительства и улучшения эксплуатации, в частности, именно в Средней Азии.

Кто были они, первые пилоты — профессионалы? Гастролеры, как их величали. Ничем иным, кроме показательных полетов, не могли заработать себе на хлеб и на починку вечно ломавшихся летающих этажерок. Просто с голоду бы померли или побросали невыгодное ремесло.

Но — один круг над местным ипподромом или каким — либо иным подходящим полем, другой, третий… Публика восхищается. На следующий день ветрено, опасно. Летать нельзя. Публика возмущается и требует деньги обратно. На третий день вообще не приходит — в кассе шаром покати. Посидишь, покукуешь — грузи аппарат на железнодорожную платформу: па — аехали…

Весной 1911 года Александр Васильев изъездил все Поволжье. Перед ним тем же маршрутом следовал Сергей Уточкин. Уточкин же опередил Васильева в Закавказье, Сципио дель Кампо — в краях Закаспийских. Александр Кузминский, отпрыск известной фамилии (отец — сенатор, мать — свояченица Льва Толстого), променявший пост чиновника особых поручений при министре финансов на ненадежное положение авиатора — путешественника, был, пожалуй, усерднейшим из наших первооткрывателей: самая северная точка его воздушных выступлений — Гельсингфорс, самая южная — Эризинь, западная

— Лодзь, восточные — Владивосток, Хабаровск, Благовещенск.

* * *

Теперь о самолетостроении.

Ухабы в начале его пути возникли в значительной мере благодаря концепции. На торжестве по случаю открытия при Особом комитете по усилению российского флота на добровольные пожертвования отдела воздушного флота (весна 1910 года) председатель комитета великий князь Александр Михайлович во всеуслышанье высказал мысль, получившую, увы, широкое хождение в кругах, близких к военному ведомству. «Пуще всего отделу не следует увлекаться мыслью создания воздушного флота России по планам наших изобретателей и непременно из русских материалов. В науке нет и не может быть места дешевому патриотизму. Нет смысла тратить бешеные деньги на всякие фантазии только потому, что эти фантазии родились в России. Трудами братьев Райт, Сантос — Дюмона, Блерио, Фармана, Вуазена и других аэропланы доведены в настоящее время до возможного при нынешнем состоянии техники совершенства. Отделу остается лишь воспользоваться готовыми результатами».

Поразительная недальновидность. Призыв, по сути дела, сидеть сиднем на печи и ждать, пока рак на горе свистнет.

Да, конечно, стали у нас на душу населения производилось в восемь раз меньше, нежели, допустим, в Германии. В особенности нужной для аэродвигателей, электроаппаратуры, аэронавигационных и иных тонких и сложных приборов. Не было автомобилей собственных марок, а значит, и магнето, свечей, гибких валов… Даже специальных болтов и гаек.

Все так, но дорога, сколь ни длинна, начинается с первого шага. Это ведь здоровый ребенок, если его и не учить ходить, все равно встанет на корточки, потом, скажем, держась за диван, выпрямится, шагнет. Упадет, ушибется, заплачет, но — пойдет, побежит, помчится. С машинами иначе, учить их надо. Учиться их учить. А франко — бельгийский капитал держал в руках почти три четверти металлургии России, 90 процентов электротехники. И не заинтересован был все это упускать.

Однако ж еще в 1909 году в Петербурге С. С. Щетинин, юрист по образованию, спортсмен — авиатор в мечтах, найдя компаньона в лице московского купца А. М. Щербакова, основал «Первое российское товарищество воздухоплавания», ПРТВ, иначе — «Гамаюн». Конструкторской частью заведовал инженер Николай Ребиков. 12 августа 1910 года на Гатчинское поле, принадлежавшее Учебному воздухоплавательному парку, детищу генерала Кованько, выведены были аппараты постройки

«Гамаюна» — биплан «Россия А» типа «Фарман III» с двигателем «Рено» (этот, увы, потужился и не взлетел) и моноплан «Россия Б» типа «Блерио», вооруженный несчастным 25–сильным «Анзани». Пилот — инструктор клуба В. А. Лебедев очертил на нем в воздухе небольшой плоский круг — «блинчик».

У Щетинина и Щербакова было 100 рабочих. Через некоторое время они официально известили военное ведомство, что каждые пять дней могут сдавать новую машину. В октябре же 1911 года Щетинин и Щербаков шлют в Совет Министров слезницу: обещанный заказ на 12 аппаратов уплыл во Францию, фирма на грани краха. В 1909 году правление Руссо — Балта, крупного рижского предприятия, выпускавшего железнодорожные вагоны, решает в порядке опыта наладить производство самолетов. Но и оно на первых порах государственных заказов не получает (частные, одиночные, вопроса не решают). Лопнуло по той же причине дело в Варшаве — закрылись мастерские «Авиата». Московский завод «Дукс», выпускавший велосипеды (его владелец Ю. Меллер, в военные годы сменивший немецкую фамилию на вполне русскую — Брежнев), тоже просит, но не получает заказов на аэропланы. Василий Лебедев, основавший ПТА, «Петербургское товарищество авиации», попал в погорельцы в буквальном смысле — имущество, правда, застраховано, на полученную сумму возводится новое помещение, но и его вскоре настигла огненная стихия, и снова предприимчивый экс — пилот получает страховку. Не было ли это своеобразной формой первоначального накопления, судачили злые языки…

Генерал Кованько в беседе с корреспондентом «Биржевых новостей» твердит: «Нам, русским, нужно как можно скорее научиться строить аэропланы из отечественных материалов и русскими руками… Выписывать аппараты из — за границы я считаю таким же нецелесообразным делом, как заказ там ружей и пушек. Нужно, чтобы наши инженеры сами строили моторы и обучали офицеров не только умению управлять моторами, но и умению их собирать и чинить».

Генерал Поливанов — в докладе на высочайшее имя: «Наши инженеры, обладая знаниями, трудоспособностью и настойчивостью, не имеют возможности осуществить свои дела за отсутствием внимания со стороны правительства и средств».

В апреле 1911 года совещание Общества заводчиков и фабрикантов по вопросу о недопустимости дальнейшего столь широкого и беспошлинного допуска в пределы страны иностранной техники приходит к выводу: Министерство торговли и промышленности (МТиПр расшифровывалось остряками как «Министерство тормозов и проволочек») просто не знает

реального состояния дел. «В каком положении мы останемся в случае войны, если не сможем ни возобновлять, ни даже ремонтировать воздушный флот?» Известный в ту пору организатор экономики, председатель Совета съездов промышленников и торговцев Николай Степанович Авдаков направил военному министру Сухомлинову своего рода ноту протеста: у нас — де есть ПРТВ, есть Руссо — Балт, «Дукс», тем не менее 25 «фарманов» и 12 «блерио» вновь заказаны во Франции. Ответа не последовало.

Военное Министерство вошло в Думу с предложением санкционировать отпуск 25 тысяч рублей, но — на устройство «митингов». Однако ясно, что цирковые представления в небе демонстрируют мастерство скорей пилотов, нежели конструкторов и строителей. Перейти через бурный поток по натянутому канату под силу бесстрашному акробату, однако много полезней построить прочный мост.

**Свидетельство.** «Правительство широко идет навстречу Блерио и Фарману, обеспечив во время конкурса воздухоплавания бесплатный провоз, сняв пошлины. Обещав купить все (!) привезенные аппараты. Русским фирмам, разумеется, такое обещание дано не было… Говорят, чужеземные аэропланы дешевле стоят. Но даже заказывая мебель для квартиры, мы предпочитаем не выгадывать на качестве, рассчитывая, чтобы столы и шкафы служили нам дольше и вернее. И неужели жизнь наших летчиков так мало стоит, что в основу покупок положен принцип «кто дешевле»? Мы в полнейшей зависимости от воли синдикатов французских заводчиков: захочу — съем, захочу — помилую. И им прямой расчет не дать подняться нашей авиационной промышленности… А в минуту грозной опасности? Найдутся ли тогда нужные силы? Не будет ли слишком поздно?»

**Журнал «Вестник воздухоплавания», 1911 г.**

Будучи осведомленным о положении вещей, Сивиллой слыть нетрудно. С гарантией, что пророчества сбудутся.

До 1914 года русские заводы и мастерские выпустили менее 600 аэропланов. И ни одного мотора к ним.

Когда же заговорили пушки и с аэродромов Кенигсберга, Торна, Позена и Лигница поднялись «цеппелины», взмыли «таубе», выяснилось, что убыль наших боевых машин — 37 процентов в месяц.

Направили специальную комиссию в Париж — просить об увеличении поставок. Но партнеры по «Антант кордиаль» (сердечному согласию) воевали и сами, больше 15 процентов выпускаемых машин давать не собирались. Комиссию возглавлял полковник (к тому времени) Ульянин. Образованный,

безукоризненно честный, Сергей Александрович в практических, коммерческих вопросах был наивен и ребячески доверчив. К выгодному дельцу тотчас поналипли темноватые маклеры, над которыми возвышался не одним ростом (недаром прозван был «макароной»), но и репутацией крупного авантюриста, взяточника и взяткодателя Фланден. В будущем он обнаружится в окружении Петена. И вместо того чтобы торопить, теребить поставщиков военных аэропланов, первым делом подписали заказ поистине грандиозный — на дирижабль, превосходивший размерами «цеппелины». Флаг к нему сшили. К постройке не приступали. Аванс испарился.

Доставка готовой продукции на русский театр военных действий производилась единственно возможным морским путем. Но транспорты, следовавшие в Архангельск, почти беспрерывно подвергались нападению вражеских субмарин. Это было, к сожалению, легко объяснимо — в Петербурге засели шпионы.

От Архангельска до узловой станции Вологда вела однопутная узкоколейка с убогой пропускной способностью. Выгруженные ящики (а для каждого аппарата их требовалось три) в ожидании отправки громоздились один на другой в два — три этажа и лежали месяцами, порой до года, под дождем и снегом. Приходя, естественно, в негодность. В 1916 году французы рассказывали русскому военному агенту в Париже А. А. Игнатьеву, что в Архангельске они ездили на санях по обледенелым горам из ящиков, отправленных в 1915–м. Имеются данные, что из импортной боевой техники до фронта дошло не более трети.

Воля — что мускулы. Личности вялые сопротивление угнетает, лишает жизнестойкости; натуры сильные и деятельные, умы, неугомонные в поиске, — закаляет.

Показательна судьба Игоря Сикорского. Характерна даже и внешность его: некрасивое, грушевидной формы лицо с высоким рано облысевшим лбом и маленькими пронзительными глазами, излучавшими властную непреклонность. Недавнему киевскому студенту не было и тридцати, когда легли на кальку чертежи первого в мире четырехмоторного аэроплана. Сначала «Гранд», потом «Русский витязь», наконец, прославленный «Илья Муромец». В правлении Руссо — Балта нашлись дальновидные: пригласили Сикорского возглавить, выражаясь по — нынешнему, КБ авиастроения, переведенное в Петербург, на Строгановскую набережную. Главный конструктор — настоящий (такой, какими узнали мы в дальнейшем Туполева, Ильюшина) не только рождает идеи — он их воплощает в жизнь, для чего собирает вокруг себя достойных разработчиков, быстроумных, смелых

испытателей. В штабе Сикорского его прежний профессор Кудашев, производством заведует Н. Н. Поликарпов, в числе «сдатчиков» — Георгий Янковский, занявший второе место в перелете Петербург — Москва, не чуждый и изобретательства: вместе с пилотом Максом фон Лерхе и инженером Ф. Моска он создал легкий верткий моноплан ЛЯМ, ставил на нем рекорды…

Биплан «Илья Муромец» поражает размерами: размах верхнего крыла — 34,5 м. Фюзеляж цельный — высотой более человеческого роста. На нижнем крыле в ряд четыре тянущих двигателя общей мощностью 530 л. с. Но вновь препоны. К началу войны с колоссальными трудностями удалось построить лишь два воздушных дредноута (денег не хватало). Аэроплан был продемонстрирован в Царском Николаю II, после чего совершил перелет в Киев, и современник заметил: «Если бы Сикорский избрал целью не Киев, а Москву, где ему следовало поклониться тамошним золотым тельцам, то московские меценаты, поливавшие шампанским дорожки в саду у Омона, «чтобы не пылило», и сделали бы что — нибудь на удивление Европы. Но шум моторов «Муромца», летевшего из бюрократического Петербурга в Киев, не достиг их ушей».

Он был прав, но лишь отчасти: все умел Игорь Иванович, кроме как кланяться.

«Муромец» в первые же дни сражений был предложен военному ведомству для боевой работы. Однако почему идея конструктора вооружить корабль 37–миллиметровой пушкой и двумя пулеметами встретила отказ? Ведь известно было, что на испытаниях будущий командир будущего первого отряда Г. Г. Горшков сбрасывал бомбы весом до 25 пудов (410 кг). А в результате уникальную машину сделали беззащитной добычей «таубе», и лишь в 1915 году на «Муромцах» установили по одному пулемету «максим». Полевой генерал — инспектор авиации, все тот же великий князь Александр Михайлович, раз за разом телеграфировал в Ставку свое мнение о полной непригодности машины Сикорского, требовал отказаться от ее использования. Председатель акционерного общества Руссо — Балта М. Шидловский уломал верховного главнокомандующего великого князя Николая Николаевича не поддаваться. «Муромцы» остались в строю. Но когда РБВЗ получил несколько французских двигателей «Рено» и Сикорский решил оснастить ими свои истребители С–2 — для защиты «Муромцев» в воздухе и на земле, Александр Михайлович осведомился: «А зачем им вообще истребители? Их дело — бомбардировки и разведка, истребители не понадобятся». Меж тем совсем недавно немецкие самолеты напали на базу эскадрильи в Старой Яблонне, повредили один

корабль, затем недалеко от аэродрома изрешетили в воздухе другой. Не умея создать ничего равноценного грозному бомбовозу, противник бросал целые отряды на его захват. В 1916 году «Муромец» дрался в одиночку с четырьмя вражескими истребителями, сбил три, патроны были израсходованы, экипаж перебит, машина упала, ее захватили. Но скопировать конструкцию не сумели.

В конце концов Военное Министерство распорядилось выпуск уникальных машин… прекратить.

Как ни печально, как ни стыдно это констатировать, гений Игоря Сикорского полностью расцвел не на родной земле — в Америке.

Но это все еще впереди.

# Глава девятая

На ступенях Варшавского вокзала стоит представительный стройный господин в шапочке пирожком, в узком крахмальном воротничке, который хоть и жмет, не делает внешность эффектной, в галстуке явно парижском, с нафабренными усиками по — парижски, в стрелку.

— Вот на резвой, — подкатывают извозчики, — вот с Иваном! Ваше степенство, вот на гнедой! Вот с Петром на сером, ваше сиятельство, призы брал, духом домчит!

Господин выбирает серого.

— Большая Морская, пятиалтынный.

— Обижаете, вась сиясь, двугривенный!

Седок не торгуется, но дает себе слово ни полушки не прибавить: пора начинать новую жизнь, кубышку заводить, как Миша Ефимов. Их труд — тяжкий труд, о них пишут, что миллионщики, но будь так, не трюхать бы ему по весенним лужам петербургской мостовой. Впрочем, братец, точно говорят: в тридцать лет денег нет, так и не будет. Как и ума. Почему, признайся себе, именно этим соблазнился лихачом, отверг остальных? Те величали «степенством», будто нарочно напоминая, что он — купецкий сын, этот почтил «сиятельством» камергера двора герцогини Мекленбург — Швершской — мальчишество, право.

— На Морской куда прикажете, ваше сиятельство?

— Двенадцатый дом. Видишь вывеску?

— Товарищество возду… воздухоплавания «Крылья». Важно! Что же это?

— Много будешь знать, скоро состаришься.

И дает целый полтинник. Нет, коль не дал бог ума, в лавочке не купишь.

К тому ж состояние духа несколько прояснилось по дороге. И не столько потому, что — признайся уж себе — так мил по — утреннему сизый, в вуальке легкого туманца, Санкт — Петербург, слегка рябит и дышит прозрачным паром Фонтанка, и гулок под копытами Цепной мостик, а торцовый покров Невского мягок рысаку, и модно на Невском, пестро… Два года всего этого не видел, бежал тайком в вагоне третьего класса после скандала, суда, объявленный мошенником, вернулся же в купе «Норд — экспресса» (красное дерево и жарко начищенная медь) знаменитым летуном…

Пусть сладко выводит Собинов о том, что «сердце красавиц склонно к измене», и, судя по газетам, ее высочеству Анастасии

Михайловне нынче понравились воздушные прогулки с Ефимовым — особы подобного ранга, даже не второй и не третьей молодости, ценят в мужчинах почтительность, знание места своего важней для них, чем **мужчинистость**… Пусть, но в Ницце газетка «Пти Нис», случись ли карнавал, бал или просто крупный рулеточный выигрыш, присутствующих при сем упоминает в таком порядке: «Его Величество король Швеции, Ее Высочество Великая герцогиня Мекленбург — Шверинская, пилот Николя де Попофф». Так — то.

И все ж Николай Евграфович воспрянул духом более по иной причине.

Он увидел тумбу. Обыкновенную круглую афишную тумбу, где под иными, новейшими, рассмотрел — даже извозчика остановил — полусорванную. О демонстрации замечательного и героического искусства несравненного летуна Латама.

Как ждали недавно Латама в Северной Пальмире! Какую он цену заломил! Как же иначе, если менее чем за год превысил рекорд дальности полета Орвилла Райта на 1212 метров! Недавно, в январе.

Латам прибыл в Петербург с тремя аппаратами, последней — легкой, гоночной — модели «Антуанетт VIII», со свитой из одиннадцати механиков, с личным столяром. Публики, писали, на Коломяжский ипподром набилось — тьма — тьмущая, не продыхнуть. А Латам только всего и свершил, что оторвался от земли на несколько аршин и полетал — верней, попрыгал, как лягушка, касаясь травы, полторы минуты. И отбыл восвояси, не заработав ни гроша.

Нет — нет, Николай Евграфович чужд злорадства, ему даже жаль Латама, просто известно, как он денежку любит, вот тебе и денежка. Хотя прав Сергей Исаевич Уточкин: «От хорошей жизни не полетишь». Поклонники, услышав, как он грустно повторял фразу комического литератора и чтеца Горбунова, немало изумились — это Сережа — то, славный рыжий, чистый, как стеклышко, спортсмен, далекий от расчетов иных летунов — профессионалов! Такой же, господа: пить — есть хочется.

Лихач круто осаживает жеребца у парадной. Николай Евграфович взбегает на четвертый этаж доходного дома. Вернее сперва взбегает, потом шагом движется. Шажком, нехотя. А двери квартиры уже распахнуты — радостный гомон, длани, тянущиеся для объятий, уста — для дружеских лобзаний.

«Ах, попалась птичка, стой, не уйдешь из сети! Не расстанемся с тобой ни за что на свете!»

— Шампанского, Николушка! Чистый «Мумм!»

В дверях, живым напоминанием того, о чем охота забыть,

торчат братья Суворины, вся тройка — Михаил, сменивший покойного папашу на посту редактора — издателя «Нового времени», бывший шеф «Руси» и Попова Алексей, ныне обретающийся без дела в чаянии новых дел, и Борис — коренник этой тройки.

Звон бокалов, последние — скандальные — новости.

Крепыш, рысак века, из конюшни своей — украден! Но самое пикантное — то («Николя, ты обхохочешься!»), что украли **половину** лошади. Как — да вот так: ею владели пополам московские жуки — коммерсанты Катлама («греческий, надо полагать, человек») и Шапшал («сам понимаешь, какой»). Любопытно бы знать, кто головой владел, кто хвостом. Так Шапшал вызнал, что Вася Яковлев, наездник Крепыша, находится на бегах. И телефонирует, чтобы его подозвали: «Крепыша решили застраховать, распорядись, чтобы вывели его из конюшни, когда придут агенты для осмотра», Вася — человек простой — телефонирует старшему конюху. Шапшал сам является в конюшню, морочит конюху голову: осмотр — де на ипподроме. Доводят до беговых ворот, а дальше — ни хвоста, ни головы. Катлама волосы на себе рвет, Вася, как водится, с горя запивает, а что выяснилось? Шапшал прознал, что Катлама вознамерился свою половинную часть перепродать Московскому обществу коннозаводства, сделал вид, что даже рад этому: «Крепыш — достояние страны, возьмите его, любите его, как я его люблю», а на следующий день украл и спрятал. Понятное дело, подано в суд…

А про отца Илиодора слышал ли, Николенька? Как — не слышал? Да вы что, господа, в Парижах и Ниццах о делах наших вовсе не ведаете? Это уголовщина, чистейший Рокамболь, чистейшая (тс — с, между нами) распутинщина.

Почему шепотом? Потому, что имя старца Григория вслух произносить не рекомендуется, даже в газетах возбраняется. На днях номер «Вечернего времени», где некий православный дворянин назвал упомянутого выше — не к ночи будь помянут! — «гнусным растлителем душ и телес человеческих», хлыстом, эротоманом и шарлатаном, — чего он, антр ну суа ди, и заслуживает — был конфискован! Дума вносила протест! Срочный! Безрезуль — татно! Это же как теперь со свободой печати, а, Николушка?

Да, так по поводу Илиодора. Там же в Царицыне, в монастыре, чистая хлыстовщина, они беснуются, а проповеди он им какие читает? Вот еще выписка — из того же источника, вот лексикон: «Вислогубый, вислоухий, слюнявый жид, крючконосый армяшка, тонконогий полячишка…»

И что? Второй… нет, уж третий год!.. ни Синод, ни Министерство внутренних дел не могут удалить его из Царицына. Его — настоятелем в Тамбовскую обитель, он — ни в какую: «Лягу, говорит, под святыми иконами, пить, есть, спать не стану, и паства вместе со мной, умру, а не покину кельи». Кол ему на башке теши… Впрочем, башка там покрепче, чем у Вани Заикина, недаром они, говорят, подружились. Да точно подружились! Ваня фотографическую карточку прислал: под руку с Илиодором — одно лицо. Точней, пардон, ряха. Вот вам Заикин, любимец самого Куприна, певца простого, чистого, угнетенного народа, вот они, наши — то прогрессисты…

Кстати, по поводу Вани. Послал тут печатный вызов Луриху и Абергу. Я — де нижеподписавшийся вызываю вас на поединок, дабы доказать, что являюсь единственным чемпионом мира, вы же — самозванцы. Если не явитесь, считаю вас побежденными. Аберг согласился: я — де со своей стороны неявку Заикина тоже стану считать своей победой и доказательством того самоочевидного факта, что никакой он не чемпион. А по чести, господа, сколько у нас этих претендентов в чемпионы? Поддубный, Сбышко, Лурих, Аберг, Вахтуров, Заикин и прочие, имя же ты их, Господи, веси. Вот объяви мы, «Новое время», чемпионат с их участием — мно — огие найдут причину отказаться. Им же невыгодно встречаться всем вместе, выяснять истинно сильнейшего, они со своими титулами больше заработают…

— Я видел Заикина на днях в Париже, — сказал Попов.

— Что он там забыл?

— Приехал у Фармана учиться летать. Расхаживает по Шан'з'Элизе в черкеске и папахе. «Рюсс казак».

— Малы, видно, показались борцовские заработки… Кстати, Николя, баронесса де Лярош — она что, впрямь баронесса? Это очень, очень важно нам, Николенька.

Он пожал плечами. Он знал, почему это им так важно.

Он приехал в Петербург для участия в давно задуманном и организованном, наконец, Императорским аэроклубом «митинге» — первой международной Авиационной неделе. Русское же Товарищество воздухоплавания «Крылья», единственный представитель компании «Ариэль» по продаже бипланов «Бр. Райт» в России» (из рекламного объявления в «Новом времени»), принадлежит Борису Суворину и К°. Они наняли для — «митинга» громадное поле под Новой Деревней — напротив Коломяжского ипподрома. Компания, естественно, заинтересована в успехе Недели, в его, Попова, единственного представителя Отечества из участников, успехе. Компания жаждет заработать, сколь карман

вместит. А Попов обязан летать не только потому, что на то его воля, — он служащий «Ариэля». Он и два аппарата получил, так как братья Райт намереваются продавать свой крылатый товар России. Он их рекламный агент. Братьев Райт и братьев Суворинных.

Меж тем, он — то знает, сколь капризен мотор «Райта», неуклюжа по нынешним временам конструкция на салазках, скользящих по деревянному рельсу, натягивая трос, прикрепленный к пирамиде с грузом. Устойчивый в воздухе, «Райт» уступает по скорости «Блерио», «Антуанетт», равен разве что «Фарману», но он неповоротлив, попросту опасен — со своими салазками — при посадке. Знает, на себе испытал.

Так и всю жизнь у Николая Евграфовича: высоко взлетишь — где сядешь?

Пока — до начала полетов — он приземлился в нововременское болото.

* * *

Первая в России Авиационная неделя открылась 25 апреля, в воскресенье.

Как любит объявлять дядя Ваня Лебедев, устроитель борцовских игр, «для участия прибыли и записались» бельгиец Христианс на «Фармане», немец Винцирс на «Антуанетт», француз Эдмонд на «Фармане», его соотечественник, молодой, но набирающий силу и славу Леон Моран, принявший недавно руководство школой своего патрона Блерио, Попов на «Райте» и та самая, упомянутая выше, француженка Раймонда де Лярош, первая в мире женщина — пилот — на «Вуазене».

Баронесса ли она, Бог ведает. Откуда у нее аппарат, тоже: некто, имя которого скрывала, подарил. Якобы. Известно, что по профессии актриса, да, верно, не этуаль. Правда, что от хорошей жизни не полетишь (тому пример Заикин, да и Алекс Аберг собрался было податься в пилоты, но, по обыкновению все холодно просчитав, отдумал). Как бы то ни было, дама украшает, привлекает к себе внимание в суровом мужском деле. Летает она бесстрашно — уже разбивалась, ломала нежные ребра…

Состав не экстра — класса. Нет таких корифеев, как Ружье, Метро, Шаве, нет осрамившегося Полана. Христианс, правда, имел однажды «Гран — при» в Кане, Винцирс недавно в Страсбурге дважды облетел вокруг тамошнего старинного собора, не задев крылом его готическое многорогое двуглавье. И все же, все же…

Дождило. Монотонно, нудновато, плоско кружил над полем Эдмонд. Вдруг взмыл Моран, на высоте метров в семьдесят словно бы замер и камнем канул вниз. Ахнула замершая публика,

возможно, с какой — нибудь из дам истерика случилась. Но почти рядом с землей Моран описал вираж, и зрители приветствовали этот трюк овацией.

А у Попова капризничает мотор — не заводится.

А Эдмонд вдруг скрылся черт — те где: оказывается, [направился к стрелке Елагина острова, там у него лопнул трос рулевого управления, он сел на первой попавшейся подходящей площадке, едва не угодив прямехонько в канаву, отыскал среди зевак молодых людей видом попрытче, попросил сбегать на аэродром за механиками. Закурил. Дождался. Бывалый автогонщик, он и не в такие переплеты попадал. Явились механики, но стали настаивать, чтобы машину вернуть к старту по земле — гужевым, так сказать, транспортом. А, лошадь, шеваль! Но, но! Эдмонд заупрямился, походил вокруг, нашел площадку, где кочек и колдобин поменьше. Взлетел!

И над Комендантским полем едва не столкнулся с «Райтом». После многочасовых усилий ассистенты Попова все же отцепили канат, удерживавший тележку, громоздкое сооружение пришло в действие, противовес упал вниз, аппарат по рельсу и — вверх.

Зрелище двух аэропланов, идущих навстречу друг другу, лоб в лоб, ошеломило. Лишь искусство пилотов помогло им разминуться на какие — то метры.

А главное, один из этих искусников — земляк!

«В ушах гремят победные фанфары, — строчит в блокноте репортер «Нового времени». — Торжественные лица! Свой, русский, не иностранец, несется над толпой, неистовствующей от восторга». Репортер описывает, как Попов опускается, его качают, гремит троекратное «Слава!». Немного спустя: «Покорителю воздуха — слава! Ура!» Репортер подчеркивает, что Попову жал руку министр двора барон Фредерикс, его приветствовал военный министр генерал — адъютант Сухомлинов…

Попов вел себя умно и осмотрительно. В беседах с прежними соратниками по перу первым пилотом России называл Ефимова. Отдавал дань уважения конкурентам…

Во второй день на спуске он грохнулся салазками оземь, сломал их и крыло. Впрочем, то был вообще день неудач. Потерпели аварии Винцирс и Эдмонд — легкую «Антуанетт» первого на земле порывом ветра нанесло на «Фарман» второго. Зато в третий день (чинились в ту пору столь же легко, сколь и ломались) Николай Евграфович кружил над городом больше часа, мог бы еще, да лопнул цилиндр мотора. Великие князья его поздравляли…

А далее обстановка начала накаляться: соревнования есть соревнования. Нервы напряжены. Чтобы превзойти соперников,

порой его на миг просто ненавидишь. Тем паче, речь идет о денежных призах, и немалых.

Короче говоря, когда Попов решил переставить починенный двигатель с первого «Райта», казавшегося менее надежным, на второй, мотор которого не внушал. ему доверия, и сменить машину, заскандалил Христаанс. Пышноусый, добродушный на вид бельгиец был, ведь в прошлом автогонщик — знал, что если идешь первым, ни в коем случае нельзя пропускать даже на миг соперника вперед: тесни его, загоняй на вираже вверх, прижимай к бровке на прямых, сбивай ему скорость — на то борьба. Винцирс же по сумме заработанных призов лидировал. Он заявил, что так дело не пойдет: вот если бы Попов вдрызг разгрохал аппарат, вопрос иной. «У нас по одной машине, у него две, что ж, при любой поломке он станет рокироваться? Нет, месье — медам, в скачке лошадей не меняют».

Его поддержали другие — все, кроме баронессы, «Вуазен» которой вообще пока не мог ни разу оторваться от земли.

Главный судья полковник Ильенко вынужден был не засчитать Попову достигнутую им высоту полета.

Но состязания продолжались.

«Попов и Моран, — писал репортер «Петербургского листка», — каждый по — своему художник. Художник любимого дела. Попов — крупный мастер широкого захвата, широких порывов. Моран — тонкий акварелист. Он изумляет публику своей подкупающей акробатикой. Такого обманщика свет не видел. Падает книзу — вот — вот разобьется. Невольно замирает сердце. А он, разбойник, как ни в чем не бывало, точно на груди невидимой волны, взлетает кверху и мчится — то прямо стрелой, то капризными крутыми зигзагами».

(«Эк описывает, разбойник!» — хочется воскликнуть.) Следовало, конечно, воспевать искусство не только Леона Морана, но и Луи Блерио со товарищи. Летающий ящер «Райт», как сказано выше, во многом ему уступал. Так отдадим же дань таланту, отваге, холодному презрению к опасности — чертам Николая Попова. Видится в нем что — то печоринское. Даже обреченность видится…

Он. лишь ненамного отстал от мирового рекорда продолжительности полета. Он отобрал у Христианса лидерство в «митинге».

А потом скандал, было замятый, вспыхнул с новой силой. Второй «Райт» Попова тоже упал — с двенадцатиметровой высоты. И развалился на части. Остался цел мотор, и Попов, отделавшийся ссадинами, вознамерился вновь «сменить лошадь» — переставить его на первый.

И тут от имени всех коллег вновь слово взял Христианс:

— Одно из двух. Если господин Попов опять сменит аппарат, мы требуем, чтобы все его предыдущие полеты не были засчитаны. В противном случае мы летать отказываемся.

«Происходит что — то неладное, — писали «Санктпетербургские ведомости». — Единственный Попов — чистый спортсмен. Остальные — дельцы, гешефтмахеры… Попов для них человек чужой расы, сам чужой».

Родимое «Новое время» предположило, что иностранные пилоты вообще составляют одну труппу, антрепренером которой состоит Христианс. Остальные беспрекословно слушаются его приказаний, слепо повинуются «директору».

Так ли? Скорее всего, нет. Скажем, по сообщению «Речи» (давнего врага «нововременцев»), в стороне от «стачечников» держался Винцирс. Можно было понять накаленность легковозбудимого Морана, который однажды утром обнаружил, что кто — то ночью искусно надломил нижние рейки его крыла, и заподозрил козни хозяев, русских.

Да и вообще между Поповым и другими не могла не пробежать черная кошка. Они считали себя летунами ничуть не хуже, чем он, но как его здесь превозносили! Камергера несуществующего государства, вельможу в галошах!

И аварии он терпел не случайно. Не только потому, что плох аппарат Райта. Попову шел четвертый десяток, он много в жизни испытал, нервы сдавали…

Для ликвидации забастовки, разрешения конфликта в ту или иную сторону жюри срочно запросило по телеграфу Париж, международную спортивную комиссию. Ответ не замедлил себя ждать: «Время может засчитываться при полетах на нескольких аппаратах, если контракты заключены с пилотами, а не на определенные аэропланы, и если не существует в данном случае специальной оговорки».

Поворчав, пилоты с недовольным видом разошлись по машинам — деньги — то надо зарабатывать.

А Попов в последний день недели вдрызг разгрохал свой последний аппарат: сорвалась проволочная оттяжка, придававшая крыльям изгиб.

Потом упал Винцирс.

Потом — Моран.

Эдмонд флегматично кружил над полем, катая баронессу де Лярош, которой так и не удалось подняться в небо. Мотор завелся, но на взлете сломались шасси. Вместо призов пришлось лишиться внесенного залога — 375 рублей.

Христианс заработал 10815 рублей, Попов — 10800,

остальные — много меньше.

Труды устроителей были компенсированы: затрачено 106 тысяч, сбор составил 120 тысяч. О том, сколько получила компания «Борис Суворин и К°», «Новое время», естественно, умолчало.

* * *

Вот и все о первом русском «митинге»? Нет, для нашего повествования — не все.

Для нашего повествования крайне важно не присутствие на Комендантском поле Сухомлинова или Фредерикса. Важно даже не то, что сам царь побывал на Комендантском поле, — правда, на другой день после окончания полетов изволил распорядиться передать Попову золотые часы с бриллиантовым изображением двуглавого орла в том виде, каковой принял имперский герб в годы последнего царствования, Христиансу и Винцирсу — часы золотые, но без герба, Морану и Эдмонду — портсигары из того же драгоценного, коим столь богаты недра наши, металла, незадачливой же баронессе — браслет.

Важно, что на трибуне находился молодой небольшого роста, деликатного сложения человек с тщательно расчесанным прямым пробором, на английский манер подстриженными усами и пенковой, английской же, трубкой, купленной, видимо, недавно — судя по тому, как неумело он ее раскуривал.

Курительный агрегат вскоре станет неотъемлемой деталью его нового образа (как в конце века станут говорить, «имиджа»): «Летун Васильев со своей неизменной трубкой».

Ныне он — титулярный советник, подавший прошение о приеме на службу в столичный департамент юстиции, но, похоже, вовсе не интересующийся течением своей бумаги по ручейкам канцелярских коридоров.

Он смотрит на автора с портрета. Не прямо, а чуть в сторону, вдаль, узковатыми глазами монгольского разреза, крупные же, несколько развалистые губы истого русака хранят загадочную полуулыбку.

Его биография в иных деталях требует расшифровки. Размышлений требует, версий. Ну попробуй, к примеру, догадаться, почему номер полученного в школе Блерио пилотского удостоверения сам он в беседе с репортером назвал один (182), в списке же, опубликованном в 1911 году в журналах «Русский спорт» и «Вестник воздухоплавания», наконец, в картотеке музея — квартиры Н. Е Жуковского в Москве он другой (225).

Авиатор Васильев — единственный, долетевший в июле 1911 года из Петербурга до Москвы — будто играл с автором этих

строк в прятки. Как в жизни своей со смертью играл.

# Глава десятая

Из прожитых Александром Алексеевичем всего только тридцати семи (да и то число не очень точное) лет достоверно известны события восьми последних. О них писали газеты, писал он сам в книге «В борьбе с воздушной стихией», целиком посвященной перелету. Все, что касалось предыдущего, 1910 года, с момента, когда впервые взялся за клош, подробнейшим образом изложил репортеру газеты «Казань». И — ни слова о детстве, юности, первых годах молодости. Впечатление такое, что Александр Алексеевич прожил две жизни. Начав же вторую, первую постарался напрочь зачеркнуть и забыть. Его единственный современный биограф (недавно скончавшийся) грешил, к сожалению, рядом ошибок и, что еще жальче, не задумывался над явными противоречиями. Потому наш рассказ представляет собой в этой части также **версию**, основанную на немногочисленных точных фактах и попытках разгадать подлинный характер, мотивы поступков.

Родился (это известно доподлинно) 24 августа 1881 года в селе Преображенском Темниковского уезда Тамбовской губернии. Биограф утверждает, что отец его был земским землемером, окончившим землемерно — таксаторские курсы в Тамбове. Но курсов таких, по данным описи губернского архива, попросту не было, были классы местной гимназии — старинной, привилегированной, основанной еще Гавриилом Романовичем Державиным в бытность его наместником тамбовским. Классы [95] расширяли знания помещичьих детей по вопросам, необходимым ввиду давно намечавшейся земельной реформы. Учился ли Алексей Сергеевич дальше, окончил ли Межевой институт, находившийся в ведении (заметим это) Министерства юстиции, выпускавший техников и инженеров межевого дела, неизвестно. Принадлежал ли герой наш к дворянскому сословию? Почти без сомнения, да: восприемниками при его крещении записаны князь А. А. Кильдишев, отставной ротмистр Тверского гусарского полка, и помещица, вдова губернского секретаря Н. П. Илышева. Вероятно, в селе Преображенском Васильевы владели именьицем. Мать Александра Алексеевича происходила из рода Ушаковых, давших России прославленного флотоводца. Склонность к профессии юриста пробудил в сыне отец. В гимназию Александр поступил в Елатьме, окончил же и аттестат получил в Казани, где, следуя родительской и, должно быть, уж собственной воле, стал студентом юридического факультета старейшего на Волге, а на Руси одного из самых почтенных

университета.

Интеллектуальную обстановку коренной российской провинции, к которой принадлежала и Тамбовщина, мы знаем большей частью по Чехову. Антона Павловича печалил, смешил, угнетал пошлый бездуховный быт ветшающих дворянских гнезд и небольших городков. Мы же, сравнивая, вправе, полагаю, позавидовать кипению тогдашней культурной жизни. Земские врачи, учителя, статистики, землемеры выписывали, скажем, «Ниву» с приложениями, имена Гоголя, Тургенева, Лескова, того же Чехова были близки им. А домашние спектакли — понятие сегодня забытое — как они обогащали и развивали! «Люди, львы, орлы и куропатки…» — вспомним зачин монолога Нины Заречной из пьесы, сочиненной помещичьим сыном Константином Треплевым. Это же типичный домашний спектакль… Под Калугой, в имении Полотняный Завод, помнившем Пушкина, пела в таком спектакле, в опере Чайковского «Евгений Онегин» (пусть под фортепьяно) Татьяну юная Оля Книппер, будущая звезда Художественного театра. В сенном сарае подмосковного Боблова ставили «Гамлета», Офелией была дочь хозяина имения Люба Менделеева, принцем — соседский сын, будущий ее муж Александр Блок…

Ну, а Казань — город вообще искони театральный, где чередовались антрепризы знаменитых на всю Россию организаторов трупп, подвижников — Бородая, Собольщикова — Самарина. Здесь студент — юрист мог видеть с галерки изысканную Савину, нервную, бурную Стрепетову, слышать: «Господа, я предлагаю тост за матерей, которые бросают своих детей!» — Островский, «Без вины виноватые», красавец Александр Правдин в роли Незнамова, неудержимые слезы из зрительских глаз…

Юриспруденция считалась профессией популярной, как бы мы сейчас выразились, престижной. В судебных палатах, окружных судах после реформы 1864 года ощущался большой спрос на университантов, прельщало большое жалование (карьеру, впрочем, чаще делали дворяне). Однако автору представляется, что первоначальная цель героя — адвокатура.

Первые либеральные правозаступники, близкие к кругам ученых, писателей, видных актеров и режиссеров, играли важную роль в жизни общества. Наш герой еще не родился на свет, когда прогремели — процесс Веры Засулич, стрелявшей в петербургского градоначальника, и ставшие широко известными слова из защитительной речи Петра Акимовича Александрова: «То, что вчера считалось государственным преступлением, сегодня или завтра становится высочайшим подвигом

гражданской доблести… Государственное преступление нередко проповедь того, для чего еще не наступило время… Закон может отнять внешнюю честь, но истребить в человеке чувство моральной чести, нравственного достоинства никакой закон не может!» Присяжные оправдали Засулич, присутствующие в зале вынесли ее на руках. Счастливейшим своим днем назвали 31 марта 1878 года многие не только противуправительственно настроенные, но даже некоторые не слишком либеральные государственные сановники. Мудрено ли, если и Алексей Сергеевич Васильев, прочтя речь в столичной газете, добравшейся до Тамбовщины (скажем, то был «Голос»), ощутил подъем духа, мудрено ли, если сохранил ту газету либо пересказал прочитанное сыну?

Да и Александр, несомненно, читал в юридической газете «Право» речи и статьи Кони, Спасовича, Плевако.

…В Казанском университете учились в свое время Аксаков, Лев Толстой, композитор Балакирев. Казанский университет дал миру неевклидову геометрию Лобачевского.

Александр Васильев слушал здесь лекции профессора А. А. Пионтковского, ратовавшего за отмену смертной казни, магистра Н. П. Иванова, чья диссертация проникнута была верой в способность международного права споспешествовать всеобщему благосостоянию народов.

Он застал здесь события 1905 года. Вместе с другими студентами участвовал в митинге 17 октября. Со ступеней университета среди других держал речь и щуплый молодой человек с непропорционально мощным басом. В рабочей косоворотке. Товарищ Яков (фамилии не знали, она — Свердлов). Студент П. Дривент с помощью коллег вскарабкался на крышу, над классическим порталом с двенадцатью белыми колоннами взвился красный флаг. Вызвана полиция, подскакала сотня Астраханского казачьего войска, желтые лампасы, лихие чубы. Кто — то бросил самодельную бомбу, толпа заметалась, взвизгнули пули, пролилась кровь. Профессура вместе с другими членами городской Думы шлет протест премьеру Витте. На улицах манифестации, звучит «Марсельеза». На площади возле университета комитет РСДРП формирует боевые дружины, раздает оружие. Дума передает власть над городом комитету. Провозглашена Казанская республика. В вестибюле студенты — юристы, учредившие трибунал, судят за нарушение общественного порядка — оскорбление женщины — инженера Казанову местного калибра. За спиной обвиняемого два солдата роты, переданной новой власти самолично воинским начальником…

Три дня просуществовала Казанская республика. 21 октября Дума была окружена войсками и взята штурмом. Начались аресты, погромы.

Вряд ли наш герой был в первых рядах восставших. В этом случае его бы исключили. Но среди бунтарей несомненно был. Как все его коллеги, которые, если и не пострадали, то лишь потому, что в противном случае пришлось бы вообще закрыть университет.

Он окончил в 1907–м. С отличием. И избрал государственную службу. 24 августа определен младшим кандидатом на должность при Казанской судебной палате, а вскоре назначен помощником секретаря I уголовного департамента палаты, получив гражданский чин коллежского секретаря.

Разочарование, крах идеалов? Возможно. Предпочтение надежного, обеспеченного положения? Возможно тоже, хотя практицизм, как нам предстоит убедиться, не в его натуре. Жертва, принесенная семье, которую нелегко содержать отцу? Похоже.

Да и в послереволюционные годы облик адвокатуры не то чтобы изменился, утратив возвышенность свою. Они — раскололись. С одной стороны, в 1904–1905 год ах в среде молодых присяжных поверенных и их помощниников сформировалась группа «политических защитников», на процессах по делам рабочих революционеров выступавшая бесплатно. В 1906 году на суде по делу членов Петербургского Совета рабочих депутатов, проходившем за закрытыми дверьми в зале, набитом жандармами, адвокаты применили экстраординарный прием — демонстративно протестуя «против степени выяснения истины по делу» и «ввиду невозможности выяснить, ни истины, ни юридической правды», из зала ушли все 22 правозаступника во главе с О. Грузенбергом (это имя еще нам встретится, с Васильевым, судя по всему, они были знакомцы — как знать, не по университету ли). Таким образом, «политические защитники» не позволили своим присутствием в составе суда санкционировать насилие над правом.

По этой дороге Васильев не пошел. Вероятно, не хватило убежденности в правоте сторонников насильственного переустройства России.

С другой стороны, такой властитель умов, либерал, прогрессист, как В. Спасович, однажды, обращаясь к суду, заявил: «От вас, конечно, нечего опасаться смешения защитников с подсудимыми, от которых нас отделяют возраст, общественное положение, иной образ мыслей, иные идеи — ведь и защищать мы являемся большей частью по наряду и назначению суда».

Наемной силой, строящей систему доказательств лишь на технике, виртуозной казуистике, ораторских фиоритурах, Александр Алексеевич, видимо, не пожелал быть тоже. Не принадлежал к тем, для кого понятие «отечество» было равносильно (по хлесткому определению Щедрина) понятию «ваше превосходительство».

Итак — мелкий чиновник. Вицмундир со светлыми пуговицами. «Честь имею доложить» — «Старайтесь, любезный, усердие ваше похвально». И вознаграждено. Вот он уж и титулярный — в 1909–м.

Но как нам заглянуть ему в душу? Не попытавшись сделать это, мы не поймем, почему так круто, резко, неожиданно и напрочь оборвалась одна биография и с чистого листа, с полуфразы, полукуплета совсем другой песни началась другая.

Александр Алексеевич был читающим человеком. Литературная одаренность, выказанная им как в книге, так, например, и в корреспонденции для журнала «Русский спорт», где он описывает свой первый дальний полет — по маршруту Елисаветполь — Тифлис, позволяет догадываться о том, что он читал, что оказывало на него влияние.

К примеру, такая цитата. «…В разгоряченном мозгу подымались тревожные видения… Казалось, что из густой шапки леса простираются бледные костлявые руки. Они — все ближе, они уже тянутся ко мне! Еще мгновение — и они захватят меня в свои цепкие объятия и повлекут вниз, к смерти!»

Несомненный аромат декаданса.

Ах, любопытно бы проникнуть туда, в глубину времени и пространства! Представить вечер, сумерки, сгущающиеся над башней Сююмбеки, причудливо соседствующей с Благовещенским собором, заложенным Иваном Грозным, дальний гудок розового парохода компании «Самолет», шлепающего плицами по тихой глади Волги. Вот, пропустив вперед себя почтенного статского советника, сняв перед ним фуражку, наш герой выходит, наконец, из постылых дверей…

Что ждет его?

Дружеская вечеринка, танцы с барышнями, болтовня о том, о сем и ни о чем, бокал шипучего, а то и покрепче, чтобы забыться?.. А может, одиночество и книга? И он видит себя в воображении — ну, пусть гамсуновским лейтенантом Гланом — благородным, сильным, властным. Хозяином своей судьбы, а не рабом.

Воспитанник университета, привыкший к чтению и более серьезному, философскому, он может штудировать Ницше, спрашивая себя, преобладает ли в его натуре начало

дионисийское — жизненное, мощное, буйное, или аполлоново — созерцательное, находя и то, и другое, — да что толку? Пусть он жаждет самоутверждения, быть сверхчеловеком жаждет утвердить себя над стадом тварей дрожащих со светлыми пуговицами — завтра же все равно перед ними сдергивать фуражку…

Думается, в годы с 1907 по 1910 Александр Васильев много перестрадал. И мелькавшие ежедневно в газетах сообщения о самоубийствах — не наводили ли они на него мысли непроглядные и безнадежные.

Четвертое февраля 1910 года. «Его Превосходительству господину Председателю Казанского окружного суда. Прошение младшего кандидата на судебные должности Александра Алексеевича Васильева. Честь имею, Ваше Превосходительство, просить разрешить мне по семейным обстоятельствам отпуск с 4 сего февраля сроком на два месяца. При сем прилагаю прошение об увольнении меня от службы, которому покорнейше прошу дать ход по возвращении меня из отпуска».

Вскоре — собственно говоря, уже весной — Васильев в Петербурге подает прошение о зачислении на должность в столичную судебную палату.

По времени с этим актом совпадает другой — женитьба на некоей барышне, девичья фамилия которой нам неизвестна, лишь имя и отчество — Лидия Владимировна. Здесь в наших рассуждениях возможна логическая ошибка: «После этого значит вследствие этого», Хотя вполне вероятно, что попытка придать служебной карьере ускорение и блеск связана с некими честолюбивыми видами новобрачной в отношении молодого супруга: не век же киснуть в захолустье.

Два месяца, испрошенных у начальства в Казани, это, вероятно, свадебное путешествие. В обе столицы. Должно быть, в обе, поскольку Александр Алексеевич вмиг полюбил Москву, в дальнейшем не раз делился мечтой совсем там поселиться. Да еще один поступок о сем свидетельствует. Поступок из серии алогичных. Безрассудных. Похоже, не совсем даже и нормальных с позиций медицины (о нем — потом). Совершен же он был, когда родилось увлечение авиацией.

Родилось, кажется, вмиг. Как любовь с первого взгляда. Во всех мало — мальски известных нам жизнеописаниях будущих пилотов хоть мельком, да упоминается о том, что они в детстве любили, скажем, запускать воздушные змеи, строить планеры, да в конце концов, как рассказывала о себе, то ли шутя, то ли всерьез, первая русская летчица Лидия Зверева, с крыши сарая на зонтике пробовать парашютировать. О Васильеве — ничего подобного.

Итак, свадебное путешествие молодых провинциалов. Конечно же, в Москве — посещение Художественного театра. Можно предполагать, что из репертуара выбрано нечто модное. «Братья Карамазовы», к примеру, где, бурей перехлестывая за рампу, опалял зал темперамент Леонидова в роли Мити. «Анатэма» Леонида Андреева, где кумир студенческой Москвы Качалов представал в облике таинственном, зловещем, змееподобном. Затем Петербург, конечно, Александринский театр, мольеровский «Дон Жуан», неожиданно превращенный бывшим любимцем и воспитанником Станиславского Мейерхольдом в декоративное, эстетское зрелище: роскошь эпохи короля — солнца, куртуазный обольститель — Юрьев, уморительный Лепорелло — Варламов, мило — шаловливые слуги просцениума, наряженные арапчатами…

И в страстях по Достоевскому, и во мраке пьесы Андреева — гнет, надрыв. Предгрозовая духота. Шелково — бархатно — кружевной изыск Мейерхольда, как ни странно, тоже наводит зрителя не на веселые легкие мысли. Версальские идиллии предшествовали воцарению ее кровавого величества Гильотины.

В Северную Пальмиру молодые прибыли, похоже, в апреле или первых числах мая. Когда на афишных тумбах красовались объявления о первой Авианеделе. Имена Попова, Морана, Винцирса, Эдмона, баронессы де Лярош. И на аэродром товарищества «Крылья» устремился весь Петербург. И мадам Васильева тотчас пожелала там, средь столичной публики, блеснуть новым — столичным — туалетом.

Можем предположить, что Александра Алексеевича не столько влек Комендантский аэродром, сколько Коломяжский ипподром. Уроженец Тамбовщины, да еще и крестник отставного гусара, сам не мог не вырасти лошадником. Эту страсть пронесли через всю жизнь многие пилоты. Тем паче, что стартовали они именно с ипподромов. Великий летчик нашего времени Михаил Михайлович Громов уже в звании генерал — полковника, после Великой Отечественной, самолично участвовал в бегах — наездник — любитель под псевдонимом Михайлов, и призы брал…

На Тамбовщине бурлила главная в России Лебедянская лошадиная ярмарка, вряд ли крестный не брал туда с собой мальчика. Воображению автора видятся ряды коновязей, подле которых, жуя недоуздки, перебирая копытами, гривами потряхивая, источая неповторимый, пьянящий лошадника дух — гнедые, рыжие, вороные, серые, буланые, соловые… И баре — знатоки похаживают на кривоватых ногах, и непроницаемые заводчики, ни черточкою лиц не выдающие истинных намерений.

И неизменные коричнево — смоляные цыгане с глазами быстрыми, непроглядными, хитро — опасными. И офицеры — ремонтеры кавалерийских полков властно кладут ладони на нежный храп, обнажают зубы кровных жеребцов и кобыл. И неопределенного, но аристократического вида господа с обхожденьем развязно — дружелюбным берут офицеров об руку, дают веские советы, — явно шулера, охотники до не проигранных еще полковых сумм.

Мы вправе представить нашего героя на трибуне ипподрома, где, всматриваясь в дальний поворот, на котором наездники, теснясь к бровке, взялись уже за хлысты, он внезапно видит вдали восходящее над всем этим, подобно солнцу, летучее чудо.

Знак судьбы.

**Свидетельство.** «Побывав несколько раз на полетах в Петербурге, Васильев решил обучаться делу авиации. Однажды, придя на аэродром, нашел аппарат «Блерио» с мотором «Анзани» свободным и задумал, благо не было зрителей, совершить пробный полет (едва ли не впервые). Он сел на аэроплан, пустил в действие мотор при помощи единомышленника (скорей всего, то был студент — поляк Генрих Сегно — предположение о их близости основано на том, что Сегно учился летать и первым сдал экзамен в Императорском аэроклубе на «Блерио», купленном Васильевым у Морана и оставленном товарищу по отъезде в Париж. — С. Т.). Мотор заработал, аппарат оторвался от земли. Не будучи еще хорошо знаком с управлением рулями (!), Васильев не растерялся и начал подниматься выше, чтобы не задеть за строения. Но вот мотор стал издавать какие — то астматические звуки, откуда — то пошел дым, почувствовался запах бензина. Предвидя возможность пожара или взрыва, он направил свой путь прямо на землю. Он не представлял себе, как совершит спуск, не владея атеррисажем (!). Не долетев несколько сажен, выпрыгнул, попал в колосья ржи, а несчастный аэроплан грузно упал невдалеке от него. Не прошло мгновения, как раздался оглушительный взрыв, и от аппарата остались одни осколки».

**Из рассказа А. А. Васильева сотруднику газеты «Казань» осенью 1910 года.**

Вероятно все же, что репортер кое — что преувеличил — для красоты слога. Не мог Васильев взлететь впервые. А если даже он и освоил рулежку на земле, сесть, не владея атеррисажем (спуском, сложнейшей частью полета), был не в состоянии. Видимо, кто — то дал ему пусть три, пусть два урока. Кто же?

**Версия.** Упомянутый мною выше покойный биограф утверждал, что во время той международной

воздухоплавательной Недели Александр Алексеевич познакомился с самим Николаем Поповым, последний проникся к нему симпатией, усадил к себе пассажиром, вознес в воздух…

Произойти это могло между 10 мая (последний день «митинга») и 21–м. Сразу после 10–го у Попова не было аппарата (оба, с которыми приехал, он, как мы помним, доконал). 15–го на первый военный аэродром в Гатчину был доставлен еще один «Райт», купленный министерством через посредство фирмы «Ариэль». Учил летать Попов, естественно, военного — поручика Евгения Руднева, его возил пассажиром. 21–го должна была состояться официальная приемка аэроплана.

Согласно рапорту командира Воздухоплавательного парка генерал — майора Кованько «вечером 21 мая с. г. г — н Попов пожелал, прежде чем лететь с пассажиром или грузом, испытать аппарат в полете один. В 8 часов 51 минуту вечера он поднялся с самого конца рельса очень хорошо. Во время полета аппарат держался очень ровно. В 8 часов 56 минут г — н Попов стал спускаться, быв перед этим на высоте 30 метров, спускался круто, и тут на расстоянии пяти метров от земли у него аппарат почему — то клюнул носом. «Мы, — доносит свидетель случившегося поручик Руднев, — увидели, как аппарат перевернулся, и раздался треск ломающегося дерева… По всей вероятности, г — н Попов не смог остановить мотора, сделав неудачное движение, упал передней частью полозьев… аппарат был опрокинут и всею массой налег на авиатора».

Диагноз — сотрясение мозга, другие многочисленные травмы. Десять дней Николай Евграфович находился на грани смерти.

Обо всей остальной — вне авиации — жизни, закончившейся самоубийством, уже коротко упоминалось.

Так что не мог он учить Васильева.

О, сладкий соблазн сочинительства, подгонки факта под версию! К примеру, биограф утверждал, что в сентябре 1910 года, возвратясь из Франции (об этом — ниже) и отправясь в летное турне по Волге, Васильев познакомился в Нижнем Новгороде с Петром Николаевичем Нестеровым — тем самым. Нестеров к Нижнему имеет, конечно, прямое отношение: здесь родился, окончил кадетский корпус. Однако в названное время подпоручик, числившийся по службе в 9–й Сибирской артиллерийской бригаде (она стояла во Владивостоке), был для поправления здоровья — страдал туберкулезом — временно причислен к другой части и находился на Кавказе, в Петровске (ныне — Махачкала). И тут концы с концами не сходятся.

* * *

Словом, мы не знаем и, верно, не узнаем, кто учил Васильева летать. Ясно одно — вытекает из всех его последующих поступков, из всей, что осталась ему, жизни: пробудилась новая личность. Или — вырвалась из — под спуда внешних обстоятельств. В самом деле: влачил существование усердного, законопослушного захолустного судейского крючка. Бояться — было кого. Всех, составляющх пирамиду имперской власти, вплоть до городового.

И внезапно переродился. Там, в вышине.

Он устремляется во Францию — обучаться летному делу. В Париже, едва прибыв, всходит на Эйфелеву башню, смотрит вниз и (признался позже) испытывает страх высоты. Башню облетел в свое время на дирижабле Сантос — Дюмон, на аэроплане — Деламбер. Значит, им дано, ему же — нет? Высотобоязнь?

Он решает победить ее. Поступает в школу Блерио — в Этампе. Через две недели заявляет о желании сдать пилотский экзамен.

Уговорил дать аппарат — дали, что похуже. Надо было описать круг, а он все еще не научился управлять рулями, и его несло прямо. Скрывшись из пределов видимости, он сел, соскочил, развернул машину — вручную! — в обратную сторону, взлетел снова, на ходу сообразил, что делать дальше, замкнул круг и приземлился.

Для успешной сдачи следовало взлететь трижды, каждый раз выполняя пять кругов. На следующий день погода стояла ненастная, но упрямец выпросил — таки машину. Его принялся трепать ветер, чуть не бросил вниз, а он — все выше. Выполнил положенные пять кругов, приземлился и, не глуша мотор, стартовал снова. Хотел тут же и третью положенную попытку использовать, ему говорили, что мотор перегрелся, его категорически отказывались пускать. Тогда он втихомолку сунул механику сто франков, тот осмотрел аппарат, подвинтил все гайки, смазал мотор настолько усердно, что касторовое масло выплескивалось, текло из цилиндров. Васильев полетел. Показал все, что положено, — плавность подъема, ровность полета, спуск точно на положенное место плаца.

Вечером в местном ресторане упоил администрацию и товарищей шампанским. Тотчас купил у Блерио только что построенный, последней модели, аэроплан. На другой день выехал на родину, поскольку ранее, по телеграфу, заключил контракты на показательные полеты во всех крупных волжских городах, начиная с Нижнего Новгорода.

Этакий встает со страниц нашего повествования ухарь, лихач, сорви — голова. Но ведь в дальнейшем — мы убедимся — герой

действовал в воздухе и умно, и осмотрительно. До конца будущего, 1911 года практически не потерпел ни одной серьезной аварии — гуманитарий, повторю, не расположенный к пристальному изучению техники. В то время, как техники, механики, в прошлом мото — и автогонщики калечили аппараты десятками. Васильева по безаварийности можно уподобить самому Михаилу Ефимову, но мы уже упоминали, как тщательно изучил последний каждый болтик, гаечку, стяжечку машины.

Чем же объяснить парадокс? Ведь именно Васильев совершил первый в России дальний перелет Елисаветполь — Тифлис (300 верст над горами). Единственный, кто долетел от Петербурга до Москвы. А несколькими годами позже проделал маршрут Петербург — Москва — Петербург только с одной посадкой.

Мы вправе считать его в этом смысле первым предшественником Михаила Громова, совершившего перелеты Москва — Пекин — Токио, скоростной — по столицам Европы, затем европейский круговой и, наконец, через Северный полюс в Америку.

Михаил Михайлович обладал организованностью, доходящей до педантизма. Уникальной способностью предвидеть малейшую случайность. Неустанно учился и учил других задумываться о причинах несчастий и искать их прежде всего в себе. Совершенствовать свою психическую деятельность.

Сказанное ниже прозвучит, конечно, гипотезой, но не обнаруженная ли внезапно и дававшая позднее о себе знать высотобоязнь побуждала Александра Васильева к точности, выверенности каждого маневра в воздухе? Ведь он много рисковал. Он побивал конкурентов (без конкуренции в профессиональном спорте, каким была авиатика, невозможно) тем, что летал выше их, совершал маневры сложнее, и поразительно быстро завоевал известность. Он был одним из первых (после Нестерова) «петлистов», но замкнутый круг — то в небе не просто повторил, как до него Евгений Шпицберг, Тимофей Ефимов и Адам Габер — Влынский, а с пассажиром (своего рода мировой рекорд).

Талант, как сказано, не определим словесно.

В Васильеве он был спаян с постоянной жаждой себя пересилить. Именно себя — в первую очередь. А уж потом — соперников.

А что было то, вначале? Эйфория? Да, верно, так.

Все осталось далеко внизу: вицмундиры с казенными пуговицами, фуражки с казенными кокардами, кои надлежит снимать перед каждым, кто на ступеньку выше в Табели о рангах. Городовые на углах унылых улиц, подле кабаков. Прежние

университетские коллеги, впавшие в безразличие ко всему сущему.

Все далеко внизу — словно и нет ничего: вот эйфория.

«Над седой равниной моря ветер тучи собирает. Между тучами и морем гордо реет Буревестник, черной молнии подобный», — недаром так отозвался в сердцах клич молодого Максима Горького.

«Это не свобода, а воля», — восклицает в полузабытьи, наслаждаясь ширью цыганской песни, Иван Москвин на сцене Художественного театра в роли Феди Протасова в «Живом трупе» Льва Толстого. Таинственная фраза. Не свобода, а большее — **воля**.

Подумать — Толстой, светоч мировой нравственности, избирает героем забулдыгу и — в глазах не только обывателя, просто любого нравственным себя считающего человека, — злостного нарушителя норм общественной морали.

Великая духота теснила дыхание и великого старца, и единственная воля, которой мог он одарить своего героя, — единственная! — лечь на дно.

Верно, мог и Александр Васильев туда лечь. Спиться.

Судьба судила иное — он взлетел под облака.

Не свобода, а воля.

* * *

Васильеву, ясное дело, еще и повезло. На чиновника, сводившего концы с концами не без труда, поскольку следовало помогать и семье, где кроме него семеро по лавкам, Бог весть откуда свалилось богатство. Судите сами. В Петербурге он покупает у Морана «Блерио» за 7 тысяч и оставляет его (пусть на время) Генриху Сегно. Во Франции — два аппарата: «Блерио» с мотором «Анзани» в 25 сил и двухместный «Анрио» с двигателем в 60 сил. Примерно за 20 тысяч. И это после обучения — а нам известно, в какую копеечку оно влетало. Из Парижа телеграфирует в Москву (полюбил, полюбил Белокаменную) руководителям кружка воздухоплавания предложение провести в августе Авиационную неделю, причем кружок должен нести расходы только по постройке трибун и ангара. Остальное принимает на свой счет! (Хорошо, москвичи отказали, сочли авантюрой). Турне по Волге начал не один, а с «труппой». В нее входили пилоты: Виссарион Савельевич Кебурия (Кебуров), соученик по школе Блерио, получивший «бреве» за № 210, со своей машиной, на которой, ввиду природной горячности и неуравновешенности, не столько летал, сколько разбивался, не успев набрать и десяти-, пятнадцатиметровой высоты, однако имел регулярно 20 процентов со сбора; Леон Летор — 1000

франков жалования и по 500 за полет (пользовался машиной, доставшейся Васильеву от Морана — с цифрой 5 на хвосте, следом петербургского международного «митинга», и тоже ее не щадил); Франсис Лафон, получавший 500 франков в месяц и умевший летать только на «Анрио». Кроме них — механик Реми (1000 франков помесячно), русский механик Лебедев (100 рублей), переводчик Боголюбов (150), администратор Ржевский (100).

А бесчисленные ремонты? А переезды? А аренда ипподромов? А реклама?

Меж тем наш герой (об этом сообщают газеты нижегородские, казанские, самарские, саратовские, тифлисские, ташкентские — затяжным получилось турне) везде оставался в дефиците: сборы не покрывали затрат.

Бедняк, внезапно разбогатев, делается (в зависимости от того, что изначально в натуре) либо скупцом, либо транжирой.

Александр Алексеевич быстро профинтил все, что имел.

Что до происхождения его скоротечных тысяч, версия у автора единственная: Лидия Владимировна принесла любимому мужу весьма богатое приданое.

Весной 1911 года на вопрос репортера в Ташкенте, собирается ли доблестный пилот участвовать в намечающемся перелете Петербург — Москва, Васильев ответил, не обинуясь: «Если хватит средств». Похоже, в карманах гуляли сквозняки.

Забегая вперед, скажем, что после победы и славы был объявлен сбор средств на покупку триумфатору нового аэроплана. Впрочем, денег этих он так и не увидел. «Санктпетербургские ведомости» с саркастическим знанием дела констатировали, что, очевидно, их постигла судьба того самого фонда, о котором хлопотала газета «Русь», а исчез он в карманах издателей.

Все так, авиатика для таких, как Васильев, не стала прибыльным делом. Но что бы заменило ощущение воли, являвшееся, когда утлое суденышко уносило нашего героя под облака?!

Утлость, ненадежность, предоставленность себе самому и никому более формовали и отливали характеры первых пилотов. Своеволие, своевластие. Но не в смысле «что хочу, то ворочу» — в ином: властен надеяться только на эти руки, эту голову, это сердце. Счастливое чувство!

* * *

Научиться управлять теми аппаратами, казалось, ничего не составляло — сел и полетел. Иллюзорная же легкость производила естественный отбор: человек, не склонный слишком

часто рисковать своей жизнью, лишенный мышечной и интеллектуальной реакции, угробив одну — две машины, сломав парочку ребер, спрашивал себя (по Мольеру): «Кой черт занес меня на эту галеру?» И возвращался в лоно земное, сулившее пусть не золото и лавры, но возможность мирную жизнь свою тихо прожить и скончаться в глубокой старости в кругу безутешных родственников.

На смену шли другие. И хоть Альбер Гюйо, один из асов зари воздушной эры, в печати советовал новичкам: «Искренне вам скажу — бросайте это занятие, ничего хорошего оно не сулит», хоть рос всемирный мартиролог, они — летали.

Число катастроф со смертельным исходом не могло не увеличиваться — прежде всего у профессионалов, артистов, развлекателей публики. С марта по декабрь 1910 года погибло 32 летуна, из них только пять военных, их час пробьет в 1914–м. Зрителям же чем дальше, тем больше докучали простые полеты — «блинчики» — круги на небольшой высоте. Зрители хотели сюрпризов — трюков, дальних полетов, рекордов. Это поощряло искусство летания, но повышало риск.

* * *

Спросите сейчас представителя любого вида спорта, что заставляет его до последней возможности не оставлять арену. Ответят разное — в том числе, что надо кормить семью, и это тоже правда. Но есть другая, общая. Кто — то из чемпионов мне сказал: «Спорт как наркотик — затягивает».

Помню давний разговор с Анной Дмитриевой, некогда лучшей нашей теннисисткой, а тогда уже не начинающим, но еще и не слишком опытным телекомментатором.

— Знаете, когда вечером мне выходить на программу «Время», меня целый день преследует своего рода галлюцинация, кошмарный сон наяву. Я вхожу в магазин стекла и хрусталя, неловко поворачиваюсь, задеваю какую — то вазу, и все вокруг рушится и бьется.

— Так зачем вам это все, коль такая мука?

— Я спортсменка — без остроты, без стрессов я уже не могу.

Я вспомнил Дмитриеву на корте. Ее крики при подачах, в которых — истинно — «сила гнева, пламя страсти». Вспомнил, как, совершив ошибку, она мечется вдоль задней линии — чистая пантера, если только красавица — зверюга может колотить себя ракеткой, приговаривая «Анька — дура, Анька — бездарь».

Вспомнил и поверил: нет, не может.

* * *

Васильев в воздухе родился заново. Не по капле выдавил — разом выплеснул из себя раба.

Судя хотя бы по тому, что он — один из немногих, а из знаменитых единственный, — никогда не катал сильных мира сего. Ни князей, ни миллионеров. Автор никого никому не противопоставляет, лишь констатирует. Далек от мысли осуждать, к примеру, неимущего, на хозяйством аппарате летающего Николая Костина за то, что из школы Фармана он прямиком подался на гастроли в Бухарест, где его пассажирами были наследник румынского престола Фердинанд, принц Карл и принцесса Жозефина Гогенцоллерны, русский поверенный в делах Лисаковский. Не судить нам и Бориса Масленникова, который во время турне по Балканам в воздух поднял болгарского царя Фердинанда (бывшего австрийского гусара, закадычного друга Франца — Фердинанда, наследника престола Габсбургов), его сыновей Бориса и Кирилла, а в Белграде — сербских королевичей Георгия и Павла.

Такие полеты способствовали известности, она же — хлеб профессионального пилота, пролетария спорта.

Да ведь и сам Ефимов Михаил Никифорович не пренебрегал случаем доставить удовольствие, скажем, Гучкову. Или — Сухомлинову. Не чурался приятельством с его степенством Василь Василичем Прохоровым, сыном владельца Трехгорки. Наследный мануфактурщик и модный мужчина, возжелав не отстать от прочих, напротив, опередить, стать пилотом, положил Ефимову за ученье вдесятеро больше таксы — три тысячи. Да еще пять, чтобы первый летун России не уезжал на гастроли в Киев, где уже афиши были расклеены. И аппарат у него купил за 12 тысяч. И в первый же день угробил. И купил другой. Угробив и этот, — третий. «Папаша в кураже бьет зеркала, сынок — аэропланы», — писали газеты. Ефимова, может, в душе и коробило, но он не показывал вида, когда купецкое чадо звало его Мишкой, брата же — Тишкой.

В Россию после европейских триумфов Ефимов вернулся не бедным человеком, об этом уже упомянуто, приведем лишь еще одну цифру: от своего антрепренера он получал 78 тысяч франков в месяц. Но он знал нищету и не только за штурвалом был расчетлив — не чурался случая умножить состояние.

В июле 1911 года объявлено, что «Государь император во внимание к особым трудам и заслугам, оказанным Императорскому Всероссийскому аэроклубу, состоящему под высочайшим Его Величества покровительством, всемилостивейше соизволил пожаловать звание почетного гражданина крестьянину Смоленской губернии и уезда, Владимирской волости деревни Дуброва Михаилу Ефимову». Думается, напрасно его биографы пишут об этом в стыдливо — оправдательном тоне: мол,

поскольку он принял предложение служить инструктором Севастопольской военной авиашколы, а офицеры — все дворяне, пришлось властям пойти на эту меру, Михаилу же Никифоровичу пришлось звание принять. «Ефимов» — это звучало на всю страну громче, нежели «почетный гражданин Ефимов». На страну. Но, может, не для бывшего крестьянина? Конечно, не выпрашивал он милости. Но связи его тут, без сомнения, роль сыграли.

Васильев связями пренебрегал. Как бы тогда сказали, манкировал.

Наконец, вот еще что. После перелета газеты, в особенности либерального направления, накинулись на организационный комитет. В клочья рвали за беспомощность, бездумность, легкомыслие и разгильдяйство — тот только жалко отбрехивался, как пес от стаи волков.

Но а герою — то, казалось бы, что до этой перепалки? Он весь сезон до той минуты первый в России — меньше чем за год из новичков в триумфаторы.

Ему поздравления, ему цветы. Ему жмет руку губернатор.

А он?

— Нас посылали на смерть.

Ну, допустим, изможденный, шатающийся, еще не пришедший в себя, он не отдавал отчета, что говорил. Недаром друзья тотчас увезли его в гостиницу.

На следующий день генерал — адъютант В. Ф. Джунковский вручает телеграмму:

«Передайте авиатору Васильеву мое искреннее поздравление с победой на перелете Петербург — Москва и мою благодарность за его готовность и впредь работать на пользу отечественного воздухоплавания, успехи которого близки моему сердцу. Николай».

А он в ответ? Уже отдохнувший, уже в здравом уме и твердой памяти. Как сообщает газета «Речь», он в беседке устроителей во всеуслышанье настаивает на своем:

— Генералы, добиваясь наград, отправили людей на бойню.

Он твердит об этом на каждом углу. О причинах аварий, травм товарищей, гибели одного из них. Его свидетельствами во многом питаются газеты.

В итоге, мечтающий поселиться в Москве, получивший уже приглашение организовать здесь школу, присмотревший домик, он остается на бобах. Другие участвуют во второй московской Авиационной неделе, его не зовут. Идет служить сдатчиком (испытателем) на завод Щетинина. Разбивается. В больнице пишет книгу, где все случившееся излагает и обобщает еще ярче.

Несгибаем. Выплеснул раба.

Смелым летчиком быть легче, чем смелым гражданином.

# Глава одиннадцатая

Выше уже упоминался петербургский студент, получивший от Императорского аэроклуба первое на территории России международное пилотское удостоверение — Генрих Сегно. Поляк.

Воспользуемся этим обстоятельством, чтобы поговорить о роли поляков в становлении нашей авиации, ибо ее невозможно недооценить.

Современный аэроклуб народной Польши в анналах своих числит первым авиатором нации другого — штабс — капитана Бронислава Матыевича — Мацеевича, что, может быть, точнее. Сегно получил «бреве» 25 июля 1910 года в Петербурге, Матыевич — Мацеевич — 1 июля в Этампе у Блерио, куда был командирован со второй партией наших офицеров. Первым установил всероссийский рекорд высоты — 11 метров. Вторым из наших пилотов, после капитана Льва Мациевича, с которым был близок, вошел в комиссию по приемке импортных аппаратов. Бронислав Матыевич — Мацеевич мечтал, чтобы в их роду профессия военных авиаторов стала наследственной, учил летать младшего брата — Станислава, мичмана с эсминца «Мощный» Балтфлота. Старший был в ноябре 1910 года назначен инструктором Севастопольской школы, младший, воспользовавшись отпуском, отправился к нему погостить. 18 апреля 1911 года штабс — капитан взлетел на двухместном «Фармане», имея мичмана пассажиром. На высоте около 200 метров машина получила лобовой удар ветра — настолько сильный, что, кажется, застыла, потом круто накренилась влево, канула вниз и врезалась в каменную стену — ограду хутора. Из — под обломков извлекли бездыханные тела.

Вторая и третья жертвы нашей авиатики — после капитана Льва Мациевича. Мир их праху.

Но продолжим воспоминания.

Едва ли не самым популярным у нас перед первой мировой войной пилотом — профессионалом был Адам Габер — Влынский — внешне точь — в–точь один из первых королей немого кинематографа Макс Линдер — такой же маленький, элегантно — невозмутимый, как тот несгораемый и непотопляемый французский комик (передо мной портрет на обложке журнала «К спорту» — в цилиндре, с нафабренными усиками, роскошная борзая возле колен).

Габер — Влынский наладил, наконец, дело обучения в Москве, на Ходынском поле: кто только ни брался — и Уточкин, и Сципио дель Кампо, он же — пришел, увидел, организовал…

(Заметим в скобках, что Сегно совершил то же самое в Варшаве, на Мокотувском плацу, и среди его учеников — участники перелета Петербург — Москва Янковский и фон Лерхе).

Вписали свои имена в историю русского воздухоплавания аэронавт Юзеф Древницкий, упомянутый выше Ежи — Витольд Янковский, первооткрыватель полярных маршрутов Ян Нагурский (на Земле Франца — Иосифа есть мыс Нагурского). Как не упомянуть одного из спасателей челюскинской экспедиции Героя Советского Союза Сигизмунда Леваневского, пропавшего без вести при попытке долететь до Северного полюса.

Наконец, пан Михал Сципио дель Кампо — он был в школе «Авиата» инструктором, прежний авиалихач, неунывающий храбрец, воплощение того, что называется «хонор польски».

«Хонор» нельзя переводить по созвучию как «гонор». Честь. Чувство чести. «Хонор польски» — это и романтичность. И она влекла за облака. У каждого народа свои черты, и, помнится, у известного писателя Тадеуша Брезы в романе «Бронзовые врата» ирландец говорит поляку, что их соплеменники схожи — мы — де не всегда точно знаем, за что мы, но готовы за это умереть.

Ни к какой стране, кроме родной, я не испытываю столь сильной, до боли, нежности. Откуда это во мне?

Почему, когда не раз польские друзья отмечали мои именины — праздник «швенты (святого) Станислава» (имя я получил, когда бабушка понесла меня крестить, отец же, большевик, атеист, вырвал у нее младенца и в загсе записал вот так. В честь, может быть, партийного товарища), и в первый раз я услышал их «Сто лят, сто лят нех жие, жив нам», то сразу подтянул, словно чужие слова и мелодия всплыли из подсознания?

Потом вспомнил. В эвакуации, в сорок первом, в Чебоксарах к нашей квартирной хозяйке нанимались пилить и колоть дрова два польских солдата, которых занесло туда поражение от фашистов в тридцать девятом. Помню их мятые конфедератки с потемневшим красным околышем, поношенные мундиры цвета хаки и широченные, алые же галифе (может, кавалеристы были — «Хей, вы, улане, малеваны дети?»). Так вот, они меня, хилого горожанина, учили расправляться с поленьями. И торжественное «Сто лят» пели они, когда из жестяного репродуктора во дворе услышали мы сообщение о разгроме немцев под Москвой.

Где они? Ушли ли под командой Андерса, подчинясь решению лондонского эмигрантского правительства, в Иран и, может, оросили червоной кровью червоные маки в сражении под Монте — Кассино? Или позже вступили в Войско Польское, в дивизию имени Тадеуша Костюшко?

Мое любимое место в Варшаве — парк Лазенки с удивительным, наверное, одним из лучших в мире памятником — Шопену; ветви напрягшегося, противясь вихрю, дерева круто летят над задумчивой головой. Мой коллега Янек Войдыга, которого я до той поры считал просто легким компанейским хлопцем, однажды предложил показать свой город. Мы вышли из парка. «Вон там — видишь серый дом на углу? — гестапо расстреляло моего ойца и матку. А там — далей — был окоп во время повстання, я там был связной. Ходьмо далей — на бжег Вислы».

«Направо мост, налево мост, и Висла перед нами… — когда — то у нас была в моде эта непритязательная лирическая песенка, — и тут дома, и там дома, одетые лесами…» Я еще помню Варшаву в развалинах. На Маршалковской, во всяком случае, на углу Ерозолимских аллей, торчали руины, их черноту, когда вечерело, подсвечивали красным. Но не в этом дело «Смотри, — сказал мне Ян, показывая на тот берег. — О там, на тым бжезе, тен костел. Там тогда стояли ваши. Нет — нет, мы розумяли… пшепрашам, понимали (Янек превосходно владеет русским, лишь волнуясь, сбивается), цо то было за повстання, его мотивы, его трагичность и трагичность положения ваших, не имевших в тен час сил идти далей. Но мы гибли. С самолетов английских — их вели, вешь, наши пилоты, а чтобы ты знал, после того, как нас разбил Гитлер, поляки сничтожили над Францией семь немецких самолетов, бились в небе над Англией, а над Вислой немцам было тенжко нам противостоять еще и потому, что диверсионная группа Армии Крайовой на Белянах, на земле, уничтожила пять юнкерсов, — так вешь, вятр, курва мать, дул на тен бжег, на правый, и нес парашюты с оружием, с едой, а мы были на левом…»

…Помню, бродил один под стеной Королевского замка, еще не восстановленного (студенты — варшавяки носили по улицам кружки для пожертвований: одну — на Красный крест, другую — на Замок Крулевски, я хотел опустить по злотому и, туда, и сюда, меня вежливо упредили: для Красного креста — «пшепрашам, дзенькуема бардзо, але на Замок, пшепрашам, не». Пожертвования на национальный памятник принимали только от соплеменников. Живи они хоть в Австралии. Хонор польски, хонор польски…). На дворе стоял вроде бы ноябрь. Сухой и холодный ветер от Вислы влек первые снежинки, они ложились под ноги, в их тонкий слой впечатывались мои черные следы. А над головой свисали гроздья еще не опавшей, не пожухшей, пламенной рябины, припорошенные белым. Бело — красное окружало меня, бяло — червоное — пейзаж цветов национального

флага, мира и войны, подвенечной фаты (или савана) и крови.

Почему в Кракове возле Мариацкого костела, когда на башню восходит трубач, трубит традиционный «хейнал» и обрывает на полуноте, как тогда, столетия назад, когда в горло горнисту, сигналившему тревогу, впилась, оборвав звук, татарская стрела, и у меня комок в горле?

Сколько раз делили, рвали на куски прекрасную страну, сколько восставала она за свою независимость?

Пушкин приветствовал взятие мятежной Варшавы. Обращаясь к протестующим французским парламентариям, писал: «Оставьте: это спор славян между собою. Домашний, старый спор, уж взвешенный судьбою, вопрос, которого не разрешите вы». Эти его стихи, как, в особенности, и другие — «Бородинская годовщина», князь Вяземский, в тайне души полонофил, в дневнике язвительно и непрозорливо назвал «шинельными». Но вчитайтесь в письмо Александра Сергеевича Петру Андреевичу, тогда же писанное. «Ты читал известие о недавнем сражении?.. Скржнецкий (один из вождей повстанцев. — С. Т.) находился в этом сражении. Офицеры наши видели, как он прискакал на белой лошади, пересел на другую, бурую, и стал командовать — видели, как он, раненный в плечо, уронил палаш и сам свалился с лошади, как его свита кинулась к нему и посадили опять на лошадь. Тогда он запел «Еще польска не сгинела», и свита его начала вторить, но в ту самую минуту другая пуля убила в толпе польского майора, и песня прервалась…»

Разве не ощущаем сочувствия, даже восхищения доблестью братьев — славян в строках личного — не для публикации — письма, принадлежавшего перу нашего национального гения? Гения, а значит, вольнолюбца…

Многое в характере брата моего славянина, в сложной, часто трагической судьбе его Отчизны предопределено тем, что лежала она меж молотом и наковальней. Бисмарк, железом и кровью создавший Германскую империю, писал прямо: «Бейте же поляков, чтобы у них пропала охота к жизни… Мы не можем, если хотим существовать, делать ничего другого, как истреблять их».

В Российской империи такие призывы, конечно, были немыслимы. Но и здесь поляки (кроме принадлежавших к аристократической верхушке), самолюбивые и щепетильные, не могли не ощущать определенных ущемлений. В 1897 году Николай II приказал наименования «Царство польское», «губернии Царства польского», не устраняя из свода законов, употреблять лишь в случае крайней необходимости и заменять постепенно такими, как «Варшавское генерал — губернаторство»,

«Варшавский военный округ», «Варшавский учебный округ». В 1909 году был принят финансовый законопроект, где все те же слова «Царство польское» (а ведь в официальном многоступенчатом титуле император российский именовался и царем польским) заменены были на «Привисленские губернии».

Через год в Варшаве сломан постамент памятника князю Ягелло, основателю государства. В Ковеле гипсом наглухо замазана таблица на стене костела, воздвигнутого в память 600–летия короля Казимира Великого…

Так что в те годы стремление поляков прославиться в воздухе означало утверждение не только имен своих, но чести народа.

В заключение этого отступления — может, затянувшегося, но, убежден, уместного, — несколько памятных дат и фактов.

Двадцать второго июля 1943 года в городе Григорьевске началось формирование летной эскадрильи для 1–й дивизии имени Тадеуша Костюшко Войска Польского, а 20 августа 1944 года по получении достаточного количества наших боевых машин сформирована дивизия: полки «Варшава», «Краков» и 3–й штурмовой. Через три дня летчики полка «Варшава» вступили в сражение по поддержке наступательных операций советских частей в районе Варки (этот день отмечается в Польше как праздник авиации). 2 мая 1945 года в битве за Берлин польские летчики сбили 12 фашистских самолетов.

Всего же за годы второй мировой войны пилотами с белым орлом на фюзеляжах совершено 2282 боевых вылета.

# Глава двенадцатая

«…Подвижный, тонкий, красиво сложенный, лицо дышит энергией, задором; глаза живые, пронзительные; голос привлекает задушевностью, искренностью; одет не как спортсмен, а как джентльмен — просто, изящно, в темно — синию триковую пару».

Таким предстал Александр Алексеевич Васильев перед газетными репортерами в начале первого турне по России — вдоль Волги. Пишущая братия особо точных деталей нам не подарила, но вчитаемся все же.

Элегантен — только что из Парижа, Доброжелателен и искренен — не ведает, какие мытарства ждут впереди. В Нижнем Новгороде появился молодой барич, хозяин размашисто задуманного турне. Здесь, на всероссийски знаменитой громадной ярмарке, ждет его верная свита — французы, русские, грузин…

Да, он доброжелателен, но не хорошая ли то мина при очень, увы, плохой игре? Гастроли, как договорено, начались до его приезда. Однако; милейший Летор сумел сломать крыло хозяйского «Блерио», доставленного из Петербурга, Кебурия порядком разгрохал собственный, нужен ремонт. Механик Реми беспрестанно ругается с механиком Лебедевым, толмачу обрыдло переводить их тирады, состоящие по большей части из непереводимых выражений, и техническая интеллигенция переходит к жестикуляции, на языке юриспруденции именуемой рукоприкладством…

Господи ты Боже мой, уж не на пресловутых ли они «Самокатах» все побывали, куда в ярмарочную пору вагонами свозят девиц? Уж не погуляли ли под «Веселой Козой», как шутники именуют нижегородский герб — оленя с закинутыми за спину рогами и игриво поднятой передней ножкой?

Меж тем совсем недавно в Нижнем летал Уточкин, и газетчики услужливо сообщают Васильеву, какой Сергей Исаич имел здесь сногсшибательный успех. Явился на ипподром в визитке, с галстуком — бабочкой, раскланялся, положил котелок на траву, взлетел на «Фармане», покружил, а снизившись, подкатил точнехонько к шляпе, выпрыгнул, надел, сдвинув набекрень. Оп — па. Цирковой трюк.

Катал пассажиров, из коих один — первой гильдии купец господин Пошехонов, лицо известное, в числе прочих достоинств обладал многопудовым весом. Сергей Исаич с ним лишь круг сумел сделать почти над землей: мотор не тянул. Пилот тотчас

выразился в своей манере: «П — попрошу заплатить за живой вес вдвое», на что господин Пошехонов возражений не высказал — более того, по плечу потрепал: «Мы, брат, с тобой два сапога пара — коммерсанты».

Зато и пожертвование сделал знаменитый летун со сборов на памятник Минину и Пожарскому, о чем в газетах объявлено было, в афишках во — от такими буквами значилось…

Васильев еще не знает, что в этом турне перед ним, словно мираж, олицетворенный барьер, который все время придется перепрыгивать, замаячит любимец публики Уточкин. Сейчас он знает одно: надо лететь. Не отдохнув с дороги, едва добившись, чтобы по — ярмарочному похмельные грузчики не поломали, снимая с железнодорожной платформы, новенький «Блерио — XI». Когда добрались на ломовых до ипподрома, пилот горемычно сообразил, что предназначения некоторых частей мотора «Гном» усовершенствованной конструкции он попросту не понимает. Эх, гуманитариус, несостоявшийся Плевако. Механик Реми тыкал пальцем — то так, это этак, авиатор бестолково кивал: «Уи, уи»… В конце концов француз категорически рекомендовал хоть день потратить на освоение аппарата.

А публика ждала дебюта. А Летор насвистывал парижский куплетец. А Виссарион Кебурия, черней своих кудрей, тыкал пальцем в сторону ангара: «Чинить надо, деньги надо, лететь надо!»

Вечерело. С трибуны неслось окающее: «Летать — то станете, мошенники?»

Васильев махнул Реми, чтобы тот крутанул пропеллер. Мотор затрещал. От ветра, словно от ужаса, вздыбились волосы француза.

Странно, подумал. Вспомнил, как, когда со смотровой площадки Эйфелевой башни предстал перед ним Париж, страх неодолимо потянул броситься вниз головой в бездну. Но тут… Аппарат набрал высоту, и — иное чувство. Острое, до боли, наслаждение. Летел над Волгой, пароходы снизу сигналили гудками. Долетел до Сормова, повернул. Внизу темнело, зажигались огни. Бог мой, удастся ли отсюда, с высоты двух, примерно, верст, рассмотреть ипподромное поле? Вдобавок аппарат лез и лез все выше — отказали, что ли, элероны? Осторожно попробовал двинуть от себя клош — раз, другой, третий. Рычаг, наконец, послушался, машина выровнялась, скользнула вниз. Он сузил круг, потом еще больше. За бортом мелькнуло что — то белое. Всмотрелся. Кажется, дорожка бегового круга. Выключая мотор, планируя и снова включая, он снижался во мглу, среди которой смутно пестрели люди на

трибуне скакового круга. Толчок… Земля.

Этим он в Нижнем начал и закончил — ждала Казань. Мытарства на местной чугунке. Нам с вами это, как говорится, до боли знакомо: железные дороги весьма усовершенствовались за восемь десятков лет, железнодорожные же нравы (прости нас, Господи и МПС)…

Злоключения свои Александр Алексеевич описал репортеру юмористически. «Явился на станцию, предъявил накладную, требую груз. «Мы не можем, просите весовщика», — распорядились какие — то светлые пуговицы. С трудом нахожу весовщика. «Не мое это дело, просите дежурного по станции, я иду чай пить». — «А где дежурный?» — «Пошел умываться». Спрашиваю стрелочника, носильщика, сторожа, проводника, всех, кто попадается на пути, ответ один: «Изволят умываться». Является дежурный. Мило усмехнулся и пропел: «Напрасны ваши вожделенья, огня, любви не жажду я — а»… Щелкнул пальчиками: «К на — чаль — ни — ку». Оглядываюсь, вижу плотную, сытую фигуру. Железнодорожный князь скомкал накладную и сунул в карман: «Справимся».

Прихожу завтра. Ему некогда. Но у нас афиши расклеены, завтра полеты! Он; «Не помню, куда сунул накладную». — «Да в карман же!» — «А в чем я был — во френче или в пальто?»

Тем временем газеты полны описаний первого Всероссийского праздника воздухоплавания, имеющего быть на Комендантском аэродроме в Петербурге с участием самого — наконец — то! — Ефимова, Сегно, Уточкина, поручиков Руднева, Горшкова, Матыевича — Мацеевича, подполковника Ульянина, капитана Мациевича, лейтенанта Пиотровского: гала — представление, парад отечественных звезд.

Праздник этот, впрочем, омрачен вестью о гибели при перелете Альп перуанца Гео Шаве.

* * *

«Митинги» России в новинку — другим странам они приелись. Требуется что — то новенькое. В Буэнос — Айресе Брежи на «Вуазене» соревнуется в скорости с курьерским поездом и побеждает. Из полетов по Канаде возвращается Лессепс, является на аэродром в экзотическом наряде индейцев — ирокезов. Они потрясены его мастерством, вождь Сакоченинента выкурил с ним трубку в знак принятия в свой род и нарек именем Тенераонтсованера, что означает «смелый человек с большими крыльями». К сожалению, в оперенном ирокезском головном уборе не полетаешь, приходится надевать шлем… В САСШ Гамильтон успешно доказывает своей и мексиканской таможенным службам, что аэроплан вполне применим для

провезения контрабанды…

Томас Алва Эдисон положительно высказывается о применении аппаратов тяжелее воздуха для нужд почты, также и перевозки небольшого числа пассажиров. Сомневается лишь в их способности поднимать большие тяжести, а коли так, в торговле авиация вряд ли найдет применение. «Современному типу аэропланов может быть сделан упрек, что машина эта пока служит лишь спортсменам. Чтобы управлять ею, нужна особая ловкость. Полезный аппарат — тот, освоить который сможет каждый интеллигентный человек в сравнительно короткое время».

Бесполезность авиатики как спорта? Ну, а что если преодолевать на аэропланах неприступные горные вершины? Например, Альпы — хребет, оказавшийся некогда роковым для воинов Ганнибала? И вот уж объявлен приз — 70 тысяч франков. В газетах пестрят сообщения о новом опасном предприятии отважных.

Записались Винцирс, Обрен, Вейман, Ниссоль, Пайетт — не все имена широко известны. Впрочем, по возвращении в Россию Михаил Никифорович Ефимов сказал, что с его точки зрения настоящих авиаторов там, за границей, кот наплакал — Полан, который хоть смел, но коммерсант до мозга костей, Латам, которому нужны одни аплодисменты, Моран и Шаве. Остальные — богадельня. Да и из аппаратов, сказал, серьезного внимания заслуживают «Фарман» и «Блерио» — «недаром Вуазен и Соммер закрыли лавочки».

«Летят на демонской машине Моран, Ефимов и Шавез!» — писал тогда Александр Блок. Леон Моран вскорости искалечится, уйдет из летунов в предприниматели, основав фирму «Моран — Сольнье». Шаве (так правильно читается его фамилия)…

«На демонской машине»…

Но летел он на надежном «Блерио»…

Итак, записались многие, рискнули двое — Шаве, которому в тот час принадлежал рекорд высоты (2680 м), и Вейман. Долетели до Симплонского перевала, но вихревые течения заставили их вернуться. Через день Шаве полетел снова. Спустя час его увидели над Домодоссолом — по другую сторону Альп. «Блерио» быстро и плавно пошел на снижение, но над землей внезапно опрокинулся…

Гео Шаве умер в больнице на берегу тихого бирюзового озера Лаго — Маджоре. Все просил найти часы, подарок отца, и когда их отыскали в автомобиле, воскликнул: «О, теперь я выздоровею!» «Нет, — кричал в агонии, — нет, я не умру!»

А несколькими месяцами позже в Венеции некий «хорошо

известный в спортивных кругах меценат» граф Саворьян де Браца заявил: с двумя друзьями он присутствовал при катастрофе, и на ее месте, осмотрев то, что осталось от аэроплана, все трое обнаружили, что одно из крыльев было укреплено лишь маленькими гвоздиками, искусно замаскированными лаком. Граф утверждал, что Шаве пал жертвой покушений.

Так ли, не так? Ефимов в упомянутой выше беседе заметил, что хорошо знает закулисную сторону авиации: «Она дурно пахнет».

Грешил он — как, впрочем, и другие летуны — на антрепренеров.

А в Петербурге летали.

И блистал, набирая приз за призом, Ефимов. Из офицеров же — Руднев.

И 22 сентября лейтенант Пиотровский, поднявшись с пассажиром, студентом Масановым, скрылся вдали и исчез. На трибунах циркулировали слухи, что он спустился на Кронверкском проспекте подле строящейся мечети. Другие убежденно заявляли: не спустился — упал.

Только вечером стало известно, что он долетел до Кронштадта, покрыв над водным пространством расстояние большее, нежели ширина Ла — Манша. Почти в темноте. Без сопровождения какого — либо судна. Не отдохнув от предыдущих полетов, а их он проделал уже два. Не проверив машину. По вдохновенью.

Шум, овации, всеобщее ликование. Офицеры вспоминают, что недавно поручики Руднев, Горшков и Когутов удостоены Анны 3–й степени, и выражают надежду на то, что и лейтенанта непременно наградят.

Уточкин — рыжий, багровый, в пиджаке в рыжую клетку — бросается к своему «Фарману», летит, сам не зная куда, и ухитряется налететь на трос запущенного Ульяниным коробчатого змея, в кабине которого некая дама и некий гимназист. Сын Сергея Исаевича. Уточкин успел выключить мотор, канат змея цел, биплан ахнул оземь, но краса Одессы невредим. Полетел бы снова, жаль, старый «Фарман», еще тот, который Ксидиас купил Ефимову, а потом продал Уточкину вскладчину с друзьями, имеет, как сказали бы на Приморском бульваре, «еще тот вид».

Лейтенант Пиотровский, которому обратный перелет не удался (аппарат упал на песчаный берег), появляется все же на аэродроме — прихрамывает, лицо в пластырях, — но, окруженный репортерами, заявляет о намерении совершить теперь перелет Петербург — Париж.

— Качать его! Вот что значит истинный спортсмен — любитель! Не то что профессионалы, которым лишь бы призы, денежки!

Думаю, средь всего этого пыла, жара и фейерверка холоден оставался лишь Ефимов. И не только потому, что камешки о денежках — в его огород: он за четыре дня заработал больше всех. Он знал цену риска и авантюр. Предчувствовал: добром не кончится.

Двадцать третьего сентября капитан Лев Мациевич предлагает подняться с ним в воздух Петру Аркадьевичу Столыпину. Премьер соглашается не без колебаний, ибо страдает стенокардией. Однако полет проходит успешно. 24 сентября Лев Макарович поднимает в воздух начальника Главного морского штаба вице — адмирала Яковлева. 24–го же он устанавливает рекорд высоты этих соревнований. Затем изъявляет желание его улучшить, каковое приветствуется высшими чинами ведомства. У него устала, болит спина, он отдает механику распоряжение нарастить спинку сиденья.

Когда аппарат был на высоте около 1000 метров, по трибуне пронеся вздох ужаса.

Фигурка пилота отделилась от машины и камнем полетела вниз. Вслед, разломанный на две части, рухнул и аэроплан.

Корпуса корабельных инженеров капитан Лев Мациевич лежал, врывшись в землю, прикрыв рукой лицо. Верно, падая, он еще сохранял сознание. Когда труп подняли, в твердой почве осталась вдавлина, точно повторявшая форму тела.

На трибуне, прижав к себе обмершую семилетнюю дочь, билась в истерике жена 35–летнего офицера, ушедшего первым из наших.

Заупокойный молебен был отслужен в Адмиралтейском соборе св. Спиридония. В церкви присутствовали матросы субмарины «Акула», которой командовал покойный, — низкорослые и кряжистые, как все подводники. Гроб, накрытый Андреевским флагом, вынесли военный министр Сухомлинов, исполняющий должность морского министра адмирал Григорович, генерал от кавалерии Каульбарс, видные думцы А. И. Гучков и Г. Г. фон Лерхе. Погребальная процессия заполнила весь Невский. Прах предан земле в Александро — Невской лавре. В момент ружейного салюта над куполом всплыл и сделал круг дирижабль «Кречет».

**Версия.** Каким образом, откуда она появилась и проникла не только в историческую литературу, но и в науку, автор может лишь догадываться. О ней как о вполне достоверной сообщил автору маститый военный историк. Затем ее следы обнаружились

в воспоминаниях одного писателя, бывшего в детстве очевидцем тех событий. В романе другого, основательно занимавшегося, в частности, изучением жизненного пути такого крупного государственного деятеля, как П. А. Столыпин.

«…В сентябре десятого года проводился первый авиационный российский праздник… Столыпин приехал на смотр. И когда в сопровождении свиты, обходил строй монопланов и бипланов, один из летчиков штабс — капитан (?) Мациевич предложил: «Не согласитесь ли, господин министр, совершить со мной полет?» «С удовольствием», — ответил он и тут же забрался в кабину. Накануне, из доклада директора департамента полиции, он узнал, что именно этот офицер, будучи в Париже, весьма тесно сошелся с революционерами — эмигрантами и вступил в некую боевую террористическую организацию… Петр Аркадьевич был фаталистом: чему случиться, того не миновать… Ревел мотор, бил в лицо ветер. Они сделали большой круг над полем. Мациевич обернулся с переднего сиденья и закричал: «Не желаете ли продолжить?» Хватит, решил он и отрицательно махнул рукой… А через день прочел донесение: при очередном полете Мациевич упал с большой высоты и разбился насмерть. Случай? Или сообщники офицера исполнили приговор — за то, что их сотоварищ не воспользовался моментом?» (В. Понизовский. «Час опасности»).

В настоящее время взгляд на фигуру и роль Столыпина заметно изменился. Не только в среде историков, но прежде всего — некоторых публицистов. Очевидно, попытка, разрушив крестьянскую общину, дать возможность наиболее трудолюбивой, энергичной части крестьянства превратиться в основательных богатых хуторян (попытка, о которой В. И. Ленин писал: «Аграрное законодательство Столыпина… насквозь проникнуто чистобуржуазным духом. Оно… идет по линии капиталистической эволюции, облегчает, толкает вперед эту эволюцию, ускоряет… распадение общины, создание крестьянской буржуазии. Это законодательство, несомненно, прогрессивно в научно — экономическом смысле») оказалась созвучна некоторым современным идеям по части выведения страны из сельскохозяйственного кризиса. Созвучна идее фермерства.

Не вдаваясь в глубину проблемы (это в мою задачу не входит), замечу все же мимоходом, что П. А. Столыпин развивал концепцию, которую до него не удалось воплотить в жизнь С. Ю. Витте. Премьер — министр и министр внутренних дел был, безусловно, мощной, по — своему идейной личностью, патриотом. Не жаловали его в Царском. «Не ндравится нам

евойная рожа» (**«нам»** — это характерно), — сказал Распутин дворцовому коменданту Дедюлину после одного из докладов премьер — министра государю. Распутина премьер однажды выгнал вон, Витте в своих воспоминаниях свидетельствует о том, что незадолго до последнего, рокового покушения Николай II прямо сказал главе своего правительства: «Для вас, Петр Аркадьевич, я готовлю другое назначение» (какое, не уточнил). И в Киеве, в оперном театре, стрелял — то террорист Дмитрий Богров, по совместительству агент охранного отделения (существует мнение, что этот молодой человек был исполнителем воли и некоторых международных сил), не в царя, а в Столыпина.

Сказанное выше не противоречит тому, что было за что его ненавидеть, за что покушаться и революционерам. Все так, однако причем здесь капитан (не штабс — капитан, чин — то пехотный) Мациевич?

Если к какой организации и принадлежал культурнейший моряк (механический факультет Харьковского технологического института, затем, без отрыва от военной службы, Морская академия), то не к антимонархической, а националистической — легальному, к терактам не прибегавшему украинскому обществу «Громада», состоя одним из ее старшин. И на собрании «Громады», посвященном памяти Льва Мациевича, речь произнес другой старшина — известный впоследствии Симон Петлюра. Рассказывал, между прочим, что запорожцы, предки покойного, получили дворянство во дни присоединения Малороссии к Великороссии. Что отец Льва Макаровича служил бухгалтером на сахарном заводе Терещенко (возможно, первые опыты запуска моделей планеров подросток Лев производил вместе с сыном заводчика Федором Терещенко).

Завербован эсерами — максималистами в Париже? За несколько месяцев, проведенных в обучении полетам и трудах по приемке купленных аппаратов (Лев Макарович нес главную ответственность)?..

Не верится как — то. Тем паче, после оглушительного разоблачения Азефа партия эсеров пребывала в разброде.

Наконец, если доверять упомянутой версии, следует предположить и то, что среди пилотов, военных либо штатских, были другие террористы. Кто — то же из них должен был проникнуть к ангарам и повредить аппарат Мациевича умело и незаметно, дабы не промахнулась карающая длань.

А охранное отделение, по словам писателя — историка, не только «ниточку ухватило»: знало прекрасно, кого опасаться. Размотало бы весь клубок, о чем стало бы известно.

По обстоятельствам катастрофы составлен скрупулезный акт.

Причина случившегося: разорвалась одна из диагональных стальных растяжек, конец попал в винт и мотор, тот деформировал корпус аэроплана, который клюнул носом, и авиатор, намереваясь отклоном тела назад выровнять машину, выпал. Протокол подписали такие компетентные лица, как полковник Найденов, авиаторы Михаил Ефимов и Генрих Сегно.

Характерно: сам же покойный Владимир Миронович Понизовский, не только талантливый писатель (мой соученик, память которого свято чту), но и дотошный архивист, несколькими страницами ниже рассказывает о том, что сменивший пресловутого Гартинга на посту заведующего заграничным отделением контрразведки Красильников «уведомил, что из совершенно достоверных источников ему стало известно о подготовке покушения на министра внутренних дел: кто, когда и где… Директор доложил министру… Оказалось же, что вся история вымышлена самим агентом, желавшим упрочить свое положение в глазах нового начальства». Последовал — лично от Столыпина — приказ разработать инструкцию «об агентах, склонных ко лжи и шантажированию».

Ну, и наконец, когда автор поделился своими сомнениями со всезнающим Всеволодом Ивановичем Лавренцом, тот пренебрежительно отмахнулся: «Сплетня одной немецкой бульварной газетки». А может, не сплетня — намеренная «деза» с целью поселить в русском военведе неуверенность в своих офицерских кадрах?

Мы не с меньшим уважением относились бы к памяти Льва Макаровича Мациевича, имей он отношение к революции. Однако — чего не было, того не было. И пора версию эту, время от времени всплывающую, признать несостоятельной. [129]

29 апреля праздник воздухоплавания еще продолжался. Еще Ефимов катал на своем «Фармане» сперва Гучкова, потом его супругу (впрягся в лямку — тяни). Но публика уже не испытывала подъема, и на трибуне из уст в уста передавали высказывание бесстрашного лейтенанта Пиотровского: «Авиация — это война. Как на войне гибель людей — неизбежная случайность, так и в авиации она случайна, но неизбежна».

Ближе к вечеру пушечный выстрел известил, что развлечений на Комендантском поле больше не предвидится.

# Глава тринадцатая

Родная Казань в шлемах башен, мономаховых шапках церквей, бармах стен древнего Кремля. Белоколонная «альма матер»: когда поступал в чиновники, здесь ему говорили: «Вы, Васильев, со временем могли бы стать профессором, лекции читать…»

Былые гимназеры, коих репетировал, готовил к поступлению, помогал зубрить латынь, вытянулись, заломили студенческие фуражки, усики, гляди же, отпустили — все больше английские, в подражание прежнему домашнему учителю. Просят примерить пилотский шлем, потрогать крылья и фюзеляж. Профессора и приват — доценты теперь, на ипподроме: «Вот и вернулись вы к родным пенатам — в ореоле, как говорится, — чудно, чудно».

«Альма матер», долголетняя обитель прогресса, прогремела недавно на весь город двумя подряд происшествиями: одним — странным и печальным, другим — истинно скандальным.

Что исполняющий должность ректора заслуженный профессор Александров — естественник! — принял посвящение в иеромонахи с наречением Анастасией, сожаления достойно, но и сочувствия, и понимания со стороны даже самых вольнодумствующих, внезапно овдовев, ученый муж обратился ко Всевышнему. Хотя сохранение им после пострига поста ректора несколько… неудобно. Принимая хотя бы во внимание, что Волга — магистраль, по которой вести бегут быстрей, нежели по почте, предстают в подробностях красочней газетных. Что до события скандального: основатель и вдохновитель казанской «царско — народной партии» профессор гражданского права Залесский предъявил жене и дочери иск о возвращении их под семейный кров. Ответчица же молила не побуждать ее к этому вследствие жестокостей упомянутого правоведа, синяки и кровоподтеки показывала судьям, до локтей подняв рукава… Судебная палата отказала господину профессору, но он кассировал решение в Правительствующем Сенате по тем мотивам, что свидетели подтвердили факт нанесения жене лишь **семи** ударов тростью.

Вот каково живется нам, Александр Алексеевич. О времена, о нравы! Но вы — то нынче порадуете нас? — вот и солнышко в вашу честь проглянуло.

Он продемонстрировал им все, что мог. Описывал в воздухе «восьмерки», круто закладывал виражи, посадку же произвел не как иные летуны, выключая и вновь включая двигатель, но в стиле самого Ефимова — бесшумную, планирующую. «Падает!» — возопили зрители при появлении безмолвного аэроплана. И

разразились восторженным кличем, когда он, подпрыгнув, правда, пару раз на кочковатом поле, покатился, замер, «Кричали женщины «ура» и в воздух чепчики бросали», — процитировал знакомый словесник некогда крамольную пьесу. Оно и вправду так — касательно успеха у женщин. Наш герой вовсе не обольститель какой — нибудь, однако местным барышням он, сухонький, маленький, кажется богатырем. И вот уж некий студиозус вызывает его на дуэль — ввиду того, что восторженная суженая последнего наградила душку — летуна поцелуем. Хорошо, товарищи утихомирили новоявленного Отелло: не хватало только лоб под пулю подставлять — неприятностей хватает.

Леон Летор, описав полкруга, клюнул носом саженях в двух от земли, выпрыгнул, аппарат же рухнул в толпу. Мещанин Рыльков получил перелом руки и в возмещение за членовредительство потребовал — справедливо! — пятьдесят рублей (а мог бы и больше). И это после того, как Летор накануне явился с требованием, мягко говоря, оригинальным: ему, попавшему в Россию впервые, рубли показались милей, чем франки, он возжелал те же суммы получать туземным золотом, лобанчиками. То есть в три раза больше. Миль пардон, придется, верно, расторгнуть контракт.

Славный же кавказец, представ в щегольском лакированном шлеме цвета яичного желтка, в комбинезоне небесного колера, вообще не смог взлететь, был освистан, взъярился, сам, не спросясь механика, полез во внутренности мотора и черт — те что там натворил, после чего «Анзани» окончательно перестал подавать признаки жизни.

* * *

За Казанью ждал Саратов. В общественном саду «бывш. Сервье» (его разбил некогда на окраине, Лысой горе, француз — парикмахер, пленный наполеоновский гренадер) в новом каменном театре без особого успеха шел «Гамлет» с Карамазовым в главной роли; любимец провинциальной публики, устав, видно, и охладев душой в бесконечных кочевьях (Васильеву они еще предстоят, тоже горемыке — гастролеру), монологи произносил с унылым завывом. Театралы жаждали нового — воздухоплавательного — зрелища, Но вязы и клены сада Сервье клонилось под ветром, никли под дождем, а город ведь лежал в котловине, и ежели внизу так свистело, можно было представить, что творилось в вышине.

На три дня отложили полеты.

На четвертый не прояснилось, однако он взлетел.

— Как же вы решились? — подшмыгнул к нему после спуска,

во время которого всем святым молился, репортер «Саратовской копеечки».

— А что оставалось делать? — развел руками наш герой (право же, он иной раз и автора поражает искренностью, доходящей до детской доверчивости). — Пустил мотор полным ходом и жарил, будь что будет, вовсю. При повороте над казармою думал, что упаду.

Выхода у него не оставалось. Фельетонист той же газеты писал: «Судите сами, во что превратилась в течение этой недели жизнь саратовца. Днем до обеда он пребывал неизвестно где, а после обеда неизменно на ипподроме. Туда стекались, съезжались, сбегались, свозились в переполненных вагонах проведенного бельгийцами трамвая, мерзли там часа два, а затем разъезжались, разбегались, развозились теми же бельгийцами — не солоно хлебавши. Чтобы завтра — вновь на ипподром».

Играл оркестр музыки казачьего полка. Присутствовал саратовский губернатор С. С. Татищев.

Что нам до губернатора, к чему поминать всуе ничем себя в истории не запечатлевшее, хотя и родовитое его имя? Ан нет, не всуе.

Читая о полетах, автор наткнулся на маленькую, но на первой странице, заметку в видной фигурной рамке: «Саратовский губернатор объявляет, что вскрывая приходящие на его имя письма, он прежде всего обращает внимание, подписаны ли они. Письма без подписи уничтожаются без прочтения. Анонимы бесполезны».

…Какой, бывает, большой круг приходится описать общественному самосознанию и государственному правопониманию, чтобы в иных условиях, в иной — не в пример выше — социальной среде вернуться к тому, что понял — кто? — царский чиновник!

Губернатор, впрочем, одно послание и подписанное решился оставить без последствий. От отца Илиодора, требовавшего запретить полеты. Васильев еще не знал, что ему грозит опасность. Ведь царицынский экстремист в рясе произнес проповедь: «Не богово творение по небу летит, не во ангельском образе — диаволово творение». И затем во главе полутора тысяч паломников, вооруженных хоругвями, отправился на пристань, дабы на самолетском пароходе вновь двигаться в центр губернии (денег на такие вояжи Распутин для любимца не жалел), сразиться с «летучей нечистой силой». Хорошо, что ссылаясь на разрешение губернатора совершать полеты, дорогу ему заступили городовые. «Сатана идет на нас! — закричал Илиодор. — Изготовил нам тьму препон!»

Может, знай обо всем этом Александр Алексеевич, он бы поостерегался подписывать контракт с Царицыном. Не знал. Очень уж тепло было ему в холодном, ветреном Саратове. Даже когда погода портилась, когда кто — то требовал деньги обратно, пресса тотчас откликалась таким образом: «Авиация открывает нам увлекательные горизонты, но «жертв искупительных просит». Мы знаем о судьбе капитана Мациевича, понимаем осторожность нашего молодого гостя, и нам стыдно за некоторых юнцов в гимназических фуражках, свистевших ему. Как это грубо и как не похоже на настоящую молодежь. Ведь нужно быть хоть немножко идеалистами!»

Васильев настолько растрогался, что тотчас пообещал по возвращении из турне осесть в Саратове и открыть летную школу. Он, правда, и в Казани это обещал, и позже — в Тифлисе, в Ташкенте. Он, идеалист, был исполнен благих намерений.

Что обещанные замки — воздушные, газетчики почувствовали. «В самом деле, — писала та же «Саратовская копеечка», — чем мы не город? В нем есть две улицы прямые, и фонари, и мостовые… Есть Глебучев овраг, кафешантаны, несколько газет, новый театр, даже университет. Будут — освещение (улита едет), канализация, набережная, новая железная дорога… Столько всего, что, кажется, больше и желать нечего. И тогда, чтобы стать вполне, так сказать, Парижем, остается завести только авиационную школу. Интересно, сколько у г. Васильева за зимний сезон дуэлей будет? Уж без дуэлей не обойдется. Если в Казани его из — за барышни застрелить собрались, чем мы хуже? Нет у нас разве студентов? Или барышень?»

Шутили и эдак, и попроще — в форме раешника: «Вот раз город встрепенулся, люд на площадь потянулся поглядеть на чудеса, как летят под небеса. Хотя раньше, мол, видали, как купцы в трубу летали, но теперь другая мода — летать стали для народа… Да, видали плод науки, будут жить счастливей внуки. Коли будут ввысь стремиться, мудрено ль остепениться? Чтобы небу путь направить, надо тяжести оставить, ну, а их у нас довольно…» И далее — перечисление — «За купцами — капиталы, за сынками их — скандалы, за кассирами — судья, за супругами — мужья…» И прочее — в непритязательном исполнении некоего «дедушки Митрия».

* * *

Шутки шутками, но задумаемся всерьез.

Потому ли только по приезде Васильева в Астрахань все тот же Илиодор, лучший друг «старца Григория», а позже враг и конкурент (в 1914 году подослал к Распутину фанатичку Феонию,

чтобы она ткнула его ножом), намеревался явиться с паствой на ипподром и всем миром улечься там, что был он ретроград и самодур? Что в проповедях провозглашал, к примеру, такое: «В давности у одного учителя был ученик. Идут они по кладбищу. Учитель говорит: «Чадо, брани мертвецов». Тот бранит. Идут дале. «Чадо, хвали мертвецов». Тот хвалит. Вот каково должно быть ваше мне повиновение, а кто не повинуется, сам будет мертвец»?

Александру Алексеевичу повезло: видно, у крепыша с физиономией разъяренной рыси под клобуком изменилось настроение, и когда авиатор для разведки отправился на его проповедь, тема оказалась другой — как тащить к иеромонашьим стопам женам мужей, мужьям жен. Веревкой за ногу. Так что полеты в Астрахани состоялись.

Но автор призвал к раздумью, дабы подчеркнуть тот неоспоримый факт, что кочующие авиаторы исполняли в российской глубинке истинно просветительскую миссию. Изумление невиданными летучими машинами будило мысль. А коли так, то любое «этого не может быть, потому что не может быть никогда» теряло свою грузную силу, и чадо не того бранило или хвалило, кого велел духовный или же светский пастырь, а, поразмысливши, порой совсем, совсем иного…

* * *

Мы вернемся к этим соображениям ниже. Сейчас путь Васильева лежит в Тифлис, куда соблазнил его направиться Кебурия.

В Тифлисе недавно летал Уточкин.

Газета «Кавказ» напишет: «Если полеты Уточкина можно сравнить с прыжками насекомого, то Васильева — уподобить птице». И еще: «Уточкин теперь и носа не покажет в Тифлисе», — говорили в толпе. Употребив меньший такт и большую развязность (что свойственно бульварному листку), «Тифлисская копейка» обозвала Сергея Исаевича «коммерсантом от авиации».

Позвольте — романтика? «Огненного человека»? Рыцаря веселого образа? Того, о котором скептический Жакасс и то писал с восторгом: «Он с головы до ног спортсмен, но — странное дело — в его психологии, кажется, совершенно отсутствует одно качество, без которого невозможно представить себе, спортивного человека. Честолюбие. Он спортсмен стихийный. Как бывают стихийные художники, писатели и музыканты. Где стихия, там и гений. Он никогда не останавливается в своем творчестве (да, это творчество!). Каждое новое достижение для него лишь новый этап на пути к достижениям. Третий признак: боязнь рекламы…»

Вот сколько всего написано.

И эдак — о нем?

# Глава четырнадцатая

Автор имеет честь быть лично знакомым с Уточкиным.

И не вертите, пожалуйста, читатель, у виска указательным пальцем, прозрачно намекая, что ваш покорный слуга — слегка того…

Ну, хорошо, согласен — не с ним. Пусть не с ним, а с его правнучкой, но в ней — он. Училась она, конечно же, в институте физкультуры. Не рыжая, правда, не коренастая, скорей уж голенастая и на голову меня выше. Ноги, как говорится, из — под мышек. Стрижена под мальчика. Девичья миловидность, недевичья уверенность и безапелляционность суждений — на грани бесцеремонности. Ни капли кокетства.

Она вознамерилась писать дипломную работу о профессиональном спорте. Нет, не обличать, как положено было в ту пору, — напротив: доказывать, что профессионализм — магистральный путь развития спорта. Ей требовались материалы, приятель адресовал ее ко мне, я же — в международный отдел нашей редакции. Через некоторое время молодой воспитаннейший и. о. редактора отдела примчался в поту, с вытаращенными глазами: «Избавьте меня от нее! Она же требует, чтобы я немедленно запросил данные из Англии, из Штатов, из Австралии и Новой Зеландии, и знать ничего не знает! Она с ножом к горлу!»

Он ее назад ко мне прислал. И те же требования она предъявила, совершенно не понимая, почему невозможно взять сейчас и позвонить в Австралию, чтобы антиподы бросили все свои антиподские заботы и с хода ответили на сто пять вопросов составленной ею анкеты. Не наивность сквозила в том, не инфантильность: вера, что нет ничего невозможного, естественная и органичная для этого существа.

Еще характерная подробность об этом яблоке с родословного древа рыжего Сережи. В 60–е годы нашего века спортивные девицы — эмансипе, современные суфражистки, вознамерились встать в ряд с мужчинами, добившись права бегать марафон. Их гоняла с трасс полиция, они протестовали, митинговали, — на бегу, разумеется. И добились, что им разрешили пробегать эти сладкие 42 километра 195 метров. Но не в шестнадцать же лет, а юная Уточкина именно такого захотела. Тишком затесался на старт этот цыпленок (нет, скорее страусенок). С дистанции ее увезла «скорая помощь», обнаружив полное обезвоживание организма. А через некоторое время она снова побежала. Понятие «невозможно» ей было незнакомо. Как ее предку.

Что за лихорадка гнала Уточкина по жизни? Даже нет, тут другое надобно выражение. Старинное, русское. Горькое. **Лихоманка**.

«В пятнадцати видах спорта, неустанно добиваясь совершенства, применяя созданные приемы, улучшал их и создавал свои». Это из статьи «Моя исповедь», которую он напечатал в петербургском «Синем журнале» в 1913 году. Написал в психиатрической лечебнице.

Пятнадцать? Кто считал? Он сам. Так же, как то, что «совершил полтораста полетов в семидесяти городах России, не отменив ни одного». Стоит ли прикидывать на современной электронной считалочке?

Коньки: он умел одним росчерком врезать в лед — «Уточкин».

Роликовые коньки — был первым на скетинг — ринге.

Фехтовал.

Владел японской борьбой джиу — джитсу.

Прыгал в длину.

Прыгал с вышки.

Плавал, как дельфин.

Бежал наперегонки с первым трамваем от Куликова поля до Большого Фонтана — десять верст (своего рода привет от прадеда правнучке).

Что еще? Греб на байдарке. На парусном боте собственной постройки ходил в море даже в шторм.

В спринтерской гонке на циклодроме в двух заездах из трех побил американского негра Стайна, что привело фланеров с Дерибасовской и Приморского бульвара в большой восторг (по причине экзотического оттенка дуэли). Побеждал и Бутылкина, что в спортивном смысле значительней: москвич был спринтером тоньше, умней, изощренней и злее, но «нет пророка в своем отечестве».

Еще что? Был чемпионом и призером мотоциклетных гонок в Петербурге, Москве, Париже, Лиссабоне, Брюсселе…

Еще? Играл в футбол. И если бы ему посвятил себя целиком, о нем, а не о Злочевском знатоки с Большого и Малого Фонтана рассуждали бы не «Злот — о! Ше такое Бутусов, ше такое его «шут»? Вот у Злота таки да шут», а «шут» таки да у рыжего». («Шутом» называли неотразимый удар).

Ну получилось пятнадцать видов? Впрочем, не в этом дело. Как и не в том, что семидесяти городов явно не набегает. Уточкин писал: «Я не лгу в жизни. Я принадлежу к партии голубого неба и чистого воздуха». Не лгал — сознательно. Если кого и обманывал, то лишь себя.

Но почему, превзойдя всех в одном состязании, он тотчас бросал его, устремлялся в другое? То, которое сей час, сей миг более всего волновало публику? И в конце концов ухватился за гибель свою — авиатику.

Был лишен честолюбия? Как бы не так: фельетонист начала века просто не понимает, что спортсмен без честолюбия, без жажды победы и славы — не спортсмен. Уточкин был спортсмен экстра — класса — доказывал, доказывал всем и себе: могу. Все могу.

Михаил Левитин с проницательностью таланта сочиняет диалог обывателей об У.:

«— Поймите, господа, это даже не человек, это наша история, так сказать. Легенда!

— Анекдот, а не легенда!

— Человек, конечно, незаурядный!

— Циркач!.. Его фокусы, так всем надоели!

— Он жену в карты проиграл!

— В этом нельзя быть твердо уверенным.

— Сам рассказывал.

— Интересничает.

— Препустейший человек. Во всем виноваты декаденты, ваш У. — обыкновенная подделка под литературного героя. А сам, между прочим, пьяница и наркоман…

— Ха — ха — ха! Го — го — го!»

Но что такое, в конце концов, его экстравагантные костюмы, его котелок, его фразистое: «Чувствую — вот — вот полечу», «Ждите Уточкина с неба»?

Он называет «Фарман» курицей, но вынужден купить у Ксидиаса подержанный «Фарман», на котором и совершает свои полтораста (или сколько там, Бог ведает) полетов.

В «Синем журнале» исповедуется: «Я много видел, я много знаю, я, считавший деньги до тридцати пяти лет злом, не хотел их».

Тифлисская газета «Кавказ», 16 октября 1910 года (С. И. Уточкину в это время 34 года): «Публика ждала чего — то особенного — и смелых полетов в высоту, и разных эволюции в воздухе, увидела утрированную осторожность г. Уточкина, вовсе не отделявшегося высоко от земли… 2 ч. 40 мин. Уточкин взлетел, через 3 с половиной минуты спустился. В 3 часа поднялся сажен до 30, через 2 мин 25 сек. сел. Далее последовали полеты с пассажирами, публика же, скучая, выражала недовольство, поскольку следовало сначала показать свое искусство, а затем совершать коммерческие полеты».

Там же — через день: «Предполагавшаяся в Тифлисе

Авиационная неделя с участием пяти авиаторов не могла состояться ввиду того, что г. Уточкин запросил половину всей выделенной суммы, а именно 9 тысяч, кружок же не мог гарантировать более 8–ми».

Он всю жизнь считал деньги злом, но всю жизнь был в долгах. Он летал на развалюхе — какие уж тут эволюции? Он впервые столкнулся с видом спорта, требовавшим уйму, прорву деньжищ. Он себя не узнавал. Наверное, и презирал себя. Уточкин — торгующийся, как на Привозе? Тот самый Уточкин, который на веранде кафе Фанкони, где собираются все одесские знаменитости и вся шушера, вьющаяся вокруг знаменитостей, прилипалы, вмиг разносящие по городу шутки, репризы, кунштюки знаменитостей, берет у эстрадной дивы Изы Кремер кружку для пожертвований на борьбу с туберкулезом, обходит присутствующих. Кто бросает рубль, кто два, а он сам жестом миллионера опускает четвертной билет. Только что мимоходом перехваченный. Он и кофе — то на веранде пил в кредит…

Член партии голубого неба и чистого воздуха, не тогда ли, под свист трибун ипподрома в Дидубе, он ощутил себя не героем, а гаером, паяцем? Ведь первый шут России — великий артист, один же из многочисленных — просто клоун, посмешище.

Его последней ставкой был, без сомнения, перелет Петербург — Москва. Долетев первым, он вернет себе славу первого. И тут автор вынужден вновь забежать вперед сюжета.

Все участники настаивали тогда на том, чтобы отложить старт хоть на день, указывали на плохую подготовку. Один Сергей Исаевич, пишет Васильев, «почему — то взял на себя роль защитника даже самых странных распоряжений комитета и упрекал нас в желании «сорвать перелет».

Он объявил во всеуслышанье, что для него эти состязания — не более чем «променад пур плезир», прогулка для удовольствия. На старте заявил: «Лечу в Москву чай пить с баранками», намереваясь нигде до Белокаменной не спускаться.

А летел — впервые на «Блерио», неизвестно уж на что купленном и ни разу не опробованном.

* * *

Неподалеку от Новгорода Васильев видит сверху скособоченный на шоссе сломанный аппарат с цифрой 4 на хвосте и рядом человека, которого невозможно не узнать.

Репортер «Санктпетербургских ведомостей» телеграфирует: «Когда Уточкин сел под Новгородом и увидел, что солдаты тащат его аппарат, он крикнул: «Ура! Дайте мне поспать! Целую неделю не спал». Собираясь в семисотверстный перелет, человек не высыпается! О Русь, это ты!»

Где было газетчику предположить, что то — болезнь, хроническая бессонница.

Репортер «Русского слова»: «На аэродроме появляется на извозчике Уточкин. Он отмахивается от соболезнований и, чуть не плача, рассказывает, как аппарат ломался, падал, катился по шоссе, он был не в силах помешать, и в то же время острит. Его полуслезы, смешанные с остротами, общий вид и манера говорить приводят в недоумение. Некоторые из окружающих решают, что он пьян. Часть публики, возмущается, что пустили в таком виде, а некоторые чуть ли не насильно тащат Уточкина в буфет. Начинается угощение, в результате которого Уточкин через полчаса выходит спокойный, а собутыльники, кажется, совершили перелет».

Вот уж в это — в то, что пил, — не верится. Уточкин — спортсмен. Может быть, тут другое. Авторы наиболее документированной его биографии («В небе — Уточкин») обмолвились, что «неустроенность личной жизни, перенапряжения последних лет, многочисленные травмы — все это не могло не сказаться. Появились тяжелейшие головные боли. Борясь с ними, Уточкин стал злоупотреблять сильнодействующими лекарствами…»

Не наркотик ли был и в Новгороде? Дабы поддержать пыл благой и губительной лихоманки. Морфий? Или модный тогда среди томных поэтов — декадентов, нюхавших его с наманикюренного ноготка, кокаин?

Кроме того, в душе российского героя с детства была трещинка, которая с годами все расширялась. Потеряв в пятилетнем возрасте отца и мать, воспитываясь в пансионе Ришельевской гимназии, мальчик стал свидетелем самоубийства хозяина пансиона вместе с женой, онемел от испуга и с той поры заикался. Что он заика, стало частью его образа. Но, может, это первые симптомы?

Когда во время перелета на аэродроме в Новгороде не нашлось человека, могущего помочь Васильеву завести мотор — крутануть пропеллер, это сделал Сергей Исаевич со словами: «Ну вот, Васильев, вы счастливый. Все обалдели. Я вышел из строя — я вам помогу».

Он сделал больше — отдал сопернику две запасные свечи и очки — консервы, раздавленные тем в сутолоке.

Однако из строя Сергей Исаевич еще не вышел. В Новгороде механики доставили ему на автомобиле запасные части, с помощью солдат и офицеров Выборгского пехотного полка принялись за ремонт аппарата, к следующему утру он был готов. Следовало лишь осмотреть, опробовать.

А Сергей Исаевич в своем амплуа: сел и полетел.

Через час, на высоте 500 метров, машину бросало ветром вниз. Он решил идти на посадку, выключил мотор — это было вблизи деревни Вины, — но внезапно увидел под собой глубокий овраг, по которому струилась речка. Решил выпрыгнуть на лету. Упал в воду. Итог — сотрясение мозга, перелом ноги и ключицы…

Опять слезы и остроты. Стенания от боли и «П — почему упал? Скучно было лететь, я и заснул за штурвалом».

Итог? Нет, еще не итог.

Письмо С. И. Уточкина во все газеты: «Позвольте поместить нижеследующее. Находясь на излечении после падения во время перелета Санкт — Петербург — Москва и прочитав бесконечные нападки авиаторов, со своей стороны сообщаю, что организацию нашел великолепной. Гг. авиаторы сетовали, что некому завернуть пропеллер. Попросить солдат подержать машину и завернуть самому — это даже необходимая разминка. Все, что я прочел из нападков, не соответствует истине, свою неподготовленность гг. авиаторы свалили на комитет. Считаю долгом заявить, что, присутствуя на последнем заседании, я наткнулся на упорное желание гг. авиаторов на несколько дней отложить перелет. Комитет твердо отказал в этом, что и вызвало недовольство авиаторов. Жалею, что авиатор, достигший Москвы, вместо того, чтобы сказать комитету «спасибо» и Москве «здравствуй», сказал делу, которому служит: «издохни». Сергей Уточкин».

Почему же писал неправду (насколько явную, узнает позже) человек, говоривший о себе «я не лгу в жизни»?

Потому ли, что с начала и до конца противореча товарищам, желал быть наособицу — вне толпы, над нею? Вот если бы все сказали: «Надо лететь», Уточкин мог заявить: «Не надо».

Или потому, что если бы долетел, победил, то посчитал бы себя вправе обнародовать хаос организации? Подтверждать же в роли побежденного казалось ему оправданием, унижаться до которого он не хотел?

Собственно, сотрясение мозга довершило процесс необратимых изменений в рассудке.

**Свидетельство** его друга, писателя А. И. Куприна: «В последний раз я видел Уточкина в больнице «Всех скорбящих», куда отвез ему небольшую, собранную через газету «Речь», сумму. Физически он почти не переменился… но духовно он был уже почти конченый человек. Он в продолжение часа, не выпустив изо рта крепкой сигары, очень много говорил, не умолкая, перескакивая с предмета на предмет, и все время нервно

раскачивался вместе со стулом. Но что — то потухло, омертвело в его взоре, прежде таком ясном».

Когда началась война, он обратился к великому князю Александру Михайловичу с письмом, в котором просил аудиенции «для изложения доктрин, которые можно приложить для использования небес в военных целях». Ответа не последовало. Отправился в Зимний, потребовал доложить царю: мол, известный авиатор желает высказать полезные отечеству идеи. Его выдворили.

Великий спортсмен — а таким, без сомненья, был Сергей Уточкин — вот еще чем велик: до последнего часа не верит, что час этот пробил.

Помню, к нам в редакцию приходил — и не раз — Николай Королев. Помню его и на ринге — мощного, глыбистого, не пляшущего, а крепко пошагивающего, низко держа кулаки, не защищая бритой головы, бить в которую, казалось, все равно что в булыжник. К нам же являлся старик, волоча полупарализованную ногу.

Что было ему надо? Чтобы поместили его, Королева, вызов всем боксерам страны на честный поединок.

Он тоже принадлежал к «партии голубого неба и чистого воздуха».

31 декабря 1915 года Сергей Уточкин умер от кровоизлияния в мозг.

# Глава пятнадцатая

Не солнце — мацонщики, торговцы простоквашей, будили по утрам Тифлис, их призывное, сверлящее «Ма — цо — ни — и, а вот кому ма — цо — ни — и!»

Облака накрыли даже вершину горы Давида одеялом, но не белым, атласным, пуховым, какие шьют только в Тифлисе, и без них невозможно приданое порядочной невесты, а серым, ватным. Кура мчала, точно темно — гнедой вспененный конь, — в горах, видно, шли дожди.

Тем не менее весь Тифлис устремился на ипподром в Дидубе. На фаэтонах катили родовитые князья — Эристави, Дадиани, Сумбаташвили, сами Багратиони — Мухранские, чье родословное древо сплетается веточками с российским императорским. Богатые армянские купцы из Сололаки — Мелик — Азарянцы, Бебутовы и Манташезы — ехали также и на авто. Купцы помельче, с Авлабара, князья разорившиеся, вынужденные содержать многочисленные семейства казенной службой, шествовали по Головинскому проспекту мимо дворца наместника, сворачивали на Верийский спуск, делая вид, что гуляют, воздухом дышат, громко обмениваясь новостями с другими князьями, бедными, но гордыми. Не желая унизить себя до штурма трамвайных вагонов среди потного простонародья.

На трибунах для чистой публики объятия и приветствия — «Гамарджоба, дзмао!», — точно сто лет не виделись, не расстались вчера в духане или нынче поутру в хашной. К трибунам жмутся неизменно любопытные гимназисты и реалисты, среди которых всеобщее внимание привлекают ученик 6–го класса 5–й гимназии Наполеон Карагян и такового же класса, но коммерческого училища Амотох Хубларов, которые недавно вечером (газеты писали!) учинили шум и крик в буфете, над прибежавшим же их унять директором — даже и смех. Вах! Как ни в чем не бывало стоят, едят горячий люля — кебаб, завернутый в лаваш с зеленью.

Пестрят людскою массой склоны, балконы окрестных зданий, железнодорожная насыпь, какой — то смельчак ухитрился вскарабкаться на крышу Дидубийской церкви. Здесь рабочие арсенала, ютящиеся в слободе Нахаловка, ремесленники с Шайтан — базара, бритоголовые татары — банщики из бебутовских заведений, неизменные кинто в черных шароварах, подпоясанные красными платками: своими зурнами, дудуки, шарманками они едва ль не заглушают марши и вальсы, попеременно исполняемые оркестрами военной музыки 15–го

гренадерского Тифлисского полка и 5–го Кубанского пластунского батальона. В толпе размахивают руками, обсуждая безобразный поступок какого — то — мамадзагло! — башибузука, который на товарной станции прорезал отверстие в упаковке одного из аппаратов «Блерио» и порвал провода мотора, он удостаивается самых сильных выражений — отец его собака!

По прибытии наместника Его Императорского Величества на Кавказе графа Воронцова — Дашкова, с супругой, статс — дамой Елисаветой Андреевной, полеты открываются.

Известный (уже известный!) авиатор Васильев превзошел себя. Прокатив перед трибуной аппарат с мотором «Гном», могущим нести его по воздушным волнам пять часов и даже более, он ловко вскочил в машину, точно в седло горячего коня — вай, джигит! — взвился, полетел в сторону Авчал, повернул на Ортачалы и удалился по направлению к Давидовой горе.

Его видели над Ваке, над Сабуртало. Над Грма — Геле. Его видел весь город. В Ортачальских садах пирующие, как на картине Пиросмани, крутоусые князья восклицали ему вслед: «Дамдвили важкаци! Настоящий мужчина!» Тамада поднимал за него цветистый тост, равно как за другого авиатора, который непременно вот — вот взлетит, — за Кебурию, потому что это большая и славная фамилия — Кебурии, и за столом непременно присутствовал ее представитель, непременно родственник, и пили за всех Кебурия, их уважаемых родителей и драгоценных детей, дай им всем Бог жить сто лет.

Тем временем злосчастный Кебурия поднялся в воздух сажен на семь, но через полминуты упал, сломав левое колесо. К нему кинулись члены Тифлисского воздухоплавательного кружка, инженеры и техники, довольно быстро исправили неполадку, но сочли, что мотор явно не в порядке. Кебурия с горестями «Вай ме, уй ме!» бросил оземь шлем, поднял, нахлобучил и кинулся лететь. «Мойца! Арунда! — урезонивали его доброжелатели. — Подожди, не надо». Он рвался из их объятий с горестным «Гамишвид! Пустите, вах!»

Тем временем авиатор Лафон, прокатив на «Анрио» почти весь скаковой круг, чуть не ткнувшись в забор, оторвался — таки от земли, но в пробившихся сквозь облака лучах заходящего солнца не разглядел телеграфных проводов, а когда заметил, было поздно — резко спустившись, аппарат подпрыгнул и упал на левое крыло. Француз изрядно его повредил, сам же отделался испугом. Стоимость починки определили в тысячу рублей.

В последующие дни окрепло ненастье. Мужские компании, собравшись все же в Дидубе, но взглянув из фаэтонов в небо, велели возницам сворачивать к Куре, в сад Муштаид, где в

духанах за чашей кахетинского обсуждали событие: Кебурия подал на Васильева в суд. Требовал 25 тысяч неустойки за то, что известный авиатор не продал, как обещал, аэроплан «Блерио» для участия пылкого сотоварища во всероссийской Авиационной неделе.

Представитель интересов ответчика присяжный поверенный О. Грузенберг (вот какую знаменитость выписал из Санкт — Петербурга наш герой!) выдвинул резоннейшие контрдоводы: во — первых, в договоре срок продажи не указан, во — вторых же и в главных, участвовать в Неделе истец никоим образом не мог, так как согласно контракту с ответчиком находился тогда в Нижнем Новгороде. Отстаивая свои интересы лично, Кебурия встречал эти возражения лишь пламенными кличами. И суд ему отказал.

Посетители духанов приходили к выводу, что если ты взялся летать, то летай, а не умеешь — не берись, а затевать глупую тяжбу из зависти к более умелому недостойно мужчины. «Бадуро, — презрительно говорили. — Несчастный».

Так из нашего повествования исчезает Виссарион Савельевич Кебурия. Не будем к нему строги. Помянем добрым словом дорожного мастера, еще в 1909 году построившего и запустившего планер с бамбуковым каркасом и вскоре, одолжив, верно, денег у родственников, уехавшего учиться в Этамп, в школу Блерио. От компании Васильева он отстал, летал на Кавказе, успеха не снискал, ибо слишком его жаждал, спешил, сам себе вредил. Завяз по уши в долгах, местные меценаты в помощи отказывали. В 1913 году мы видим Кебурию уже мелким чиновником военного ведомства. Какое — то изобретение пытался запатентовать — забраковали…

«Труппа» Васильева вообще рассыпалась. При нем остался один Лафон, пользы от которого, что от козла молока. А впереди еще Батуми, Гори, Кутаиси. Все то же — круги да «восьмерки». Потому, верно, наш герой замыслил первый в истории русской авиации дальний беспосадочный перелет: Елисаветполь (до недавнего времени Кировабад, ныне Гянджа) — Тифлис. Более 200 километров. Первый в мире исключительно над горами, где падение смерти подобно.

Выше сказано о том, что пришло время длительных испытаний людей и техники на прочность. Уже намечаются конкурсные полеты Париж — Рим, даже Марсель — Алжир через Средиземное море с посадкой на Балеарских островах…

Другой на месте Васильева долго в глуши мог бы поражать воображением туземцев и бесхитростными «блинчиками». Ведь для них это все равно, что появление в Москве в сопровождении импрессарио Куфакоса людоедов Поли, Силвай и Длака,

совершенно голых, со вдетыми в носы кабаньими клыками — наградой за доблесть (этакими баснями пробавлялась «Тифлисская копейка»). Но Васильев жаждал до конца изведать, на что он способен.

Он уже научился осмотрительности. Совершил разведывательные полеты к горе Бегмаклар, вдоль железной дороги. 21 ноября хотел было стартовать, но при взлете скапотировал, сломал шасси, разбил пропеллер. Тут еще весть ороорошила: руководство Тифлисского воздухоплавательного кружка изъяло половину сборов от полетов в свою пользу. Пошел по Елисаветполю «с сумой»: обещал здешним кредиторам половину будущей выручки.

Клин вышибают клином. Хандра развеивается в небе.

«Я оторвался от земли на Вокзальной площади в Елисаветполе ровно в час дня по петербургскому времени. Прежде чем отправиться в Тифлис, сделал громадный круг над городом, причем мне слепило глаза солнце; после этого пошел на Тифлис, достигнув железнодорожного пути на 5–6 верст от станции. На моем аппарате было 4 пуда лишнего груза — запас бензина и масла. По прилете в Тифлис оказалось, что и того, и другого осталось ровно половина — следовательно, я смело мог лететь еще два часа».

Что в этом: общая неопытность первых перелетчиков, не умевших рассчитать запас горючего, или личная неумелость юриста Васильева? Думается, Михаил Никифорович Ефимов, решись проделать дальний маршрут, не попал бы впросак: тайн во всем, что касалось техники, для него не было. Другой вопрос, что и перелеты Ефимову, не в обиду будь сказано, решительно ни к чему.

Взлетел Васильев при условиях неблагоприятных: ветер изрядный, подниматься пришлось полого, и только потому, что Вокзальная площадь обширна, он не задел крыш. На высоте 600 метров его мотало из стороны в сторону, никак не мог найти благоприятного воздушного течения. Небольшое время внизу простиралась степь, здесь ветру было где развернуться, крылья задрожали, клош рвался из пальцев. Начались горы, меж крутизнами мчала шальная Кура. Он снизился в ущелье, но ветер шибанул в лоб, пришлось подняться выше. Все надеялся отыскать попутную струю. Наконец удалось, а то уж было собрался искать площадку, чтобы сесть. За ориентир взял железную дорогу, рельсы с высоты были едва заметны — солнце скрылось за тучами. Но вот и Навтлуг, крупная железнодорожная станция. Пилот замерз — ах, теплей бы одеться, опять окаянная непрактичность. То и дело менял руки на штурвале, но устали

обе.

Однако когда все осталось позади, он вспоминал: «Прелестное чувство испытываешь в полете, редкое удовольствие: ты свободен!» И добавил (о, гуманитарий!): «Вот если бы не необходимость следить за использованием бензина, совсем было бы славно».

И добавил: «Меня неприятно поразило при спуске в Тифлисе блистательное отсутствие членов Кавказского воздухоплавательного кружка. Конечно, я понимаю, что все они люди занятые, к тому же многие невзлюбили меня, но пришли бы встретить не меня, а авиатора Икса, совершившего рекордный полет».

В первый — но, как знаем, не в последний раз сталкиваемся с неумением героя помалкивать в тряпочку: не вытерпел — высказал, что думал, в популярном журнале «Русский спорт».

После посадки он отправился на Головинский проспект, во дворец наместника, которому вручил рапорт командира 3–го Кавказского стрелкового полка, стоявшего в Елисаветполе. Ознакомившись с рапортом, наместник проставил время вручения на конверте и вернул его рекордсмену.

«Я привез еще несколько частных писем. Отмечу как курьез, что одно из них было оплачено почтовой маркой — «чтобы казна не понесла убытка от воздушной почты».

Офицеры Тифлисского гренадерского дали в его честь обед: «К нам приехал наш любимый… не приехал, а прилетел!.. Александр Алексеич да — а–арагой! Саша, Саша, Саша, Саша, пей до дна! Непременно откроем свой — гр — ренадерский! — кружок авиатики, ты же будешь наш учитель! Даешь слово?» Дал.

Благими намерениями устлана у нас (во много слоев! и укатана!) дорога в никуда.

**Свидетельство.** «Кавказские военные создали временный комитет, пять месяцев ушло на переписку, каковая ничем не закончилась. Неужели в министерстве не понимают, что для воспитания кадров военных пилотов России мало Гатчины и Севастополя?»

**Журнал «Вестник воздухоплавания», 1911 год.**

Пришла поздравительная телеграмма от Михаила Никифоровича Ефимова.

От Императорского аэроклуба не пришла.

Пришла даже из По — от Блерио. Вместе с известием, что он предлагает выслать ученику новый моноплан. Платить же надо? А какие шиши?

На Новый, 1911 год Александр Алексеевич пересек на пароходе Каспий и углубился в просторы Туркестана. В пути

узнал, что там уже гастролирует Сципио. Его снова опередили. Но снова, как в случае с Уточкиным, он все поставил на карту, чтобы доказать превосходство. Виражи в полетах были так круты, что механик Реми хватался за голову.

Серию выступлений начал в Асхабаде. Однажды вылетел верст на двенадцать в степь; внизу, напуганное шумом мотора, шарахнулось и голенасто ударилось вскачь стадо верблюдов. Погонщик, дав босыми пятками шенкеля резвому ахалтекинцу, вскинул кремневое ружье, прицелился… Пилот, впрочем, пальбы не услыхал, но из города тотчас послали казаков. Все обошлось. Летал над Кизил — Арватом, чтобы продемонстрировать аэроплан железнодорожным рабочим. Местная общественность оценила благотворительное намерение пилота. Собрался совершить еще один дальний перелет — из Мерва в Кушку. Комендант крепости Кушка разрешения не дал, сочтя предложенное нецелесообразным и в военных видах бесполезным.

Обратился к эмиру за позволением на полеты над древней священной Бухарой…

Вассал российского императора Сеид — Мир — Алим — Хан, восьмой государь династии Мангыт (Густой лес), восходящей к Чингиз — хану, образование получил в Петербурге. На престол взошел совсем недавно по кончине родителя — Сеид — Абдул — Ахад — Богодур — Хана. Богодур с русскими успел еще сразиться, был бит генералом Черняевым, объявил газават, но проиграл и покорился. Перед смертью посетил обе столицы империи, подарил государыне четырех белых иноходцев, государь же пожаловал его шефом 5–го полка Оренбургского казачьего войска. Побывал эмир в опере. «Золотой петушок» ему не понравился — не доложили, что в спектакле заложена сатира, и смешно не было. Еще менее понравился цирк: «Очень глупо показывают». Умер от тучности — лейб — медик, бывший фельдшер Тверского гусарского полка Писаренко, не сумел убедить соблюдать режим. Новый эмир считал себя человеком просвещенным, однако, в отличие от родителя, дрожал перед баями и кушбеги (министрами), в особенности же муллами, поскольку очень просто мог попасть из резиденции своей Керминэ прямиком в подземный каземат Сиах — Чар. Эмир о просьбе Васильева посоветовался с персонами духовными. Те рекомендовали отказать. Счел сие непросвещенным. Запретил лишь летать над резиденцией, где сидел и жалел, что не видит «пароход — бая», по небу плывущего. А над главной площадью, славным Регистаном, над узорчатыми минаретами кружил наш герой, и все баи смотрели, все кушбеги, и простонародье, и слух гулял по Благородной Бухаре, что некий дехканин пробился

сквозь толпу к человеку — птице, «Ой — бой, — сказал, — думал, мой сон, что человек летает» и отдал все свое сбережение — рубль. Впрочем, эмир Сеид — Мир — Алим — Хан вознаградил себя и отблагодарил смелого авиатора в том же году в Москве, которую посетил во время первой Авианедели в Первопрестольной. Александру Васильеву, равно как Михаилу Ефимову, пожаловал он ордена «Серебряная звезда».

Рассказывают также, что в Коканде один чиновник просил пилота пролететь над его домом, где на балкон специально будет вынесена тяжело больная дочь. И просьбу наш герой выполнил.

Как упомянуто выше, в Ташкенте он дал интервью. «Пишут, что замыслен перелет Петербург — Москва. Думаете ли принять участие?» — «Да, вероятно, хотя и предстоит масса расходов. При таком количестве полетов, как у меня, мотор, несомненно, придет в негодность, и его придется менять. А возможно, покупать новый аппарат. Между прочим, призы в перелете — мизерные». — «Куда вы отправляетесь из Ташкента?» — «В Оренбург и Самару. Потом — не знаю, куда».

Ехал — на заработки.

А в Ташкенте висела афиша: «В синематографе «Модерн» сверх программы демонстрируются полеты авиатора г. Васильева». Выходил в знаменитости.

# Глава шестнадцатая

**Свидетельство.** «Успех, состоявшегося во Франции на прошлой неделе состязания аэропланов на скорость и дальность из Парижа в Нанси через Седан — Шарлевиль обратил внимание русских авиаторов. На Гатчинском аэродроме некоторые военные авиаторы, как — то подполковник Одинцов, капитан Ульянин и другие, рассуждали о желательности такого «пробега» в России. Возможно, что весной будущего года перелет и состоится между Петербургом и Москвою в пять или шесть приемов — этапов. Кстати, к концу 1910 года в России будет более 20 своих летунов».

**Журнал «Русский спорт», ноябрь 1910 г.**

К концу того года дипломы Всемирной воздухоплавательной федерации вручены 380 пилотам. Россия на четвертом — пятом местах после Франции (220), Германии (40), Англии (30); у наших, как и у австрийцев, по 18. Двадцать третьего же января перечислено уже 31 имя. Среди них записавшихся для участия в перелете четверо: Васильев — он поставил свое имя первым, Сципио дель Кампо, Костин, Срединский.

Об интересе к авиации говорит то, что к 1911 году, кроме известных клубов — Императорского в Петербурге, Одесского и Московского, были также кружки — Варшавский, Либавский, Виленский, Витебский, Выборжский, Киевский, Новгородский, Лодзинский, Херсонский, Вологодский, Дальневосточный (во Владивостоке), при петербургских Технологическом, Политехническом, Инженеров путей сообщения институтах, при Рижском обществе поощрения спорта, даже при Бахмутской городской управе.

Отметим (для последующих размышлений), что мысль о перелете первыми высказали военные авиаторы. Сергей Алексеевич Ульянин нам знаком. Военный инженер окончил офицерский класс Учебного воздухоплавательного парка (питомец, следовательно, Кованько) еще в 1895 году, освоил управление воздушным шаром. Поскольку воздухоплавателей было — по пальцам счесть, а они, что тоже известно, служили корректировщиками артиллерий в русско — японской войне, резонно предположить, что Кованько там без него не обошелся. Во Франции Ульянин учился у Фармана — «бреве де пило» № 181. С сентября 1910 года — начальник авиаотдела Гатчинской школы. О его тяге к изобретательству выше уже упоминалось, добавим — накануне первой мировой на военных маневрах, а затем и в ходе роевых действий для аэрофотосъемки

использовались аппараты конструкции С. А. Ульянина, ими снимал, в частности, П. Н. Нестеров.

Сергей Иванович Одинцов назван нами впервые.

А. А. Игнатьев в книге «50 лет в строю» называет его среди своих соучеников по Академии Генерального штаба, с началом японской кампании командированных в действующую армию. Сперва Одинцов исполнял штабную работу в Порт — Артуре, с падением его — в главком штабе. Но разработка диспозиций, подготовка приказов и распоряжений не по натуре энергичному крепышу, жаждущему более живого дела и отнюдь не принадлежавшему к замкнутому клану «фазанов» и «моментов», как звали строевики генштабистов. Опять же версия: знакомство с Кованько, который энтузиазмом своим и камень мог растопить.

**Свидетельство.** «Злобой дня в воздухоплавательном мире является на редкость удачный по продолжительности и высоте полет сферического аэростата «Треугольник», на котором поднимались генерального штаба подполковник С. И. Одинцов и заведующий отделением Николаевской физической обсерватории В. В. Кузнецов. Воздушный шар поднялся с Комендантского аэродрома 11 сентября в 6 часов 20 минут вечера. По полученной от аэронавтов телеграмме, они продержались в воздухе 40 часов 20 минут, после чего совершили спуск в область Войска Донского в 60 верстак от Таганрога, недалеко от берега Азовского моря. Аэронавты прошли, считая по прямой линии, 2 тысячи верст… Вынуждены были опуститься только потому, что ветер начал их относить в сторону моря. Полет этот, не говоря уж о том, что им побит прежний всероссийский рекорд продолжительности и расстояния полета на сферических аэростатах (22 часа — капитан Шабский), является одним из самых замечательных за время существования неуправляемого воздухоплавания. Он уступает только рекордному для всего мира полету на воздушном шаре в 1909 году швейцарского полковника Шеки».

**«Русский спорт», 1910 г.**

Еще до рекорда — в июле — Одинцов участвовал в качестве пассажира в перелете на «Фармане» из Гатчины в Красное Село, совершенном В. И. Лебедевым. В августе избран в комиссию по проведению всероссийской Авианедели, тогда же — в экзаменационную комиссию спортивного комитета Императорского аэроклуба. Короткий отрезок его богатой событиями военной жизни был очень насыщен. Почему «короткий», речь о том впереди.

Идея перелета вскоре овладела многими умами. В дело вступили москвичи. На совместном заседании клубов было достигнуто более или менее конкретное соглашение. Москва

делегировала в постоянную комиссию своих представителей: Н. фон Мекка, Р. Фульду (не было, кажется, вида спорта, при котором бы не состоял сей господин — от футбола до скачек), Г. Оссовецкого и Ю. Меллера. Председателем комиссии сначала был избран авиатор А, Раевский, затем его сменил на престижном месте крупный помещик, правый думец П. Неклюдов. 6 февраля были кооптированы А. Гучков и — очевидно, для некоторого ублажения левых сил — недавний узник Шлиссельбурга Н Морозов. 17 января введен барон Каульбарс. Намечены основные этапы: Петербург — Новгород — Валдай — Высший Волочок — Тверь — Москва и несколько промежуточных. На устройство и призы предполагалось собрать 65000 рублей, из них 10000 для иностранцев: рассчитывали, что приедут. Записался было малоизвестный Мольнье.

Но более о нем ничего не слышали: видно, и сумма показалась мала, и на организацию надежды плохи. Тогда амбициозные комитетчики решили, что полетят одни русскоподданные — вот — де вам.

К слову, А. А. Васильев в своей книге утверждал, что предлагались и другие маршруты: Москва — Киев и Москва — Севастополь. «До сих пор остается загадкой, что побудило комитет бросить русских летчиков, большинство которых только начали летать и (кроме меня и еще немногих) ни разу не вылетали за границы аэродрома, в объятия самого коварного, самого рискованного пути».

Он искренен, как всегда. Но наивен. Какая уж тут загадка? Петербург есть Петербург. Одно дело в Северной Пальмире, на виду у всего чиновного, сановного света затеять организационную суету, другое — в пределах все — таки «порфироносной вдовы», вдали от главных присутственных мест. Шансов быть замеченным и отмеченным там, конечно, значительно меньше.

Перед автором — подшивка любимого «Русского спорта». На странице во весь подвал групповая фотография: «Петербургский организационный комитет по перелету Петербург — Москва». На заднем плане стоят не удостоенные чести быть усаженными за устланный суконной скатертью стол. Первый, кто занялся организацией, — худой, носатый, похожий на портреты Кюхельбекера, с пробором, явно не без труда проложенном в буйной шевелюре, «авиат Раевский». Другой персонаж: седая бородка — растрепушка, очочки, плешинка… И — затаившаяся в усах усмешка (может, на тот счет, что залетел «воробей» — народовольческая кличка — в златопогонное общество) — Н. А. Морозов. Иные — не известные автору. Сидят же впереди — просторно, основательно, осанисто: барон Александр Васильевич

фон Каульбарс, уже к тому времени председатель: остзейской голубизны, на фото же вовсе белые, строго — бессмысленные очи, белые усы, расчесанные «а ля Скобелев, белый генерал»; Петр Николаевич Неклюдов, к тому времени товарищ председателя, поразительно низколобый, с холкой першерона. И тут же, **среди** главных особ (извините за невольный каламбур) Срединский Александр Николаевич. На белоснежный воротничок наплыли барсучьи щечки, усики щеткою, во взоре маленьких глаз усердие и исполнительность.

Двадцатисемилетний выпускник Петербургского университета служил в Государственном Совете помощником пристава. Должность, возможно, и открывающая кое — какие виды — ведь мимо проходили старцы в шитых кафтанах, звездах и лентах, государь, случалось, хаживал. Однако ж ступени, ведущие в залу Совета, хоть и мягко стелены, да для неродовитого Срединского круты, ох, круты.

Вдруг обнаружились не ступени — дорога. Опасная, рискованная, однако — к известности. Александр Срединский прошел в Гатчине у Лебедева курс пилота и получил «бреве» Императорского клуба. Вторым в России — вслед за Сегно. Правда (тут уж понадобилась ловкость, пронырливость), перед этим ухитрился втереться в экзаменационную комиссию. Оценивал, прежде чем научиться летать, искусство летания Сегно.

Затем — решающая акция. Авиатор Срединский совершил полет над столицей. Ему было трудно — он пробыл в воздухе целых полчаса, когда приземлился, пра вая рука почти отмерзла, из глаз лились слезы, Летал без позволения градоначальства, был подвергнут штрафу.

Но по какому маршруту летал? Тут — то вся штука. Над устьем Средней Невки. Вверх по течению Невы. Над мостами — Троицким, Дворцовым. Сиречь, мимо Зимнего. Затем над Большой Морской, над Мариинским дворцом, куда ходил исполнять приставскую службу. Обогнул Исаакиевский собор…

Игра стоила свеч: его видели в небе все, чье внимание к своей персоне он намеревался привлечь.

Далее: записывается участником на Всероссийский праздник. Летать не летает, зато демонстрирует ангары и аппараты премьеру Столыпину и министру двора Фредериксу.

Затем сообщение: «В сентябре 1910 года в Северо — Американских Соединенных Штатах состоится всемирное состязание аэропланов и воздушных шаров на Кубок Гордон — Беннета. Императорский аэроклуб выдвинул кандидатуры наиболее энергичных и смелых аэронавтов — полковника С. И.

Одинцова и А. Н. Срединского». Сергей Иванович имел уж рекорды, зато Александр Николаевич — связи…

Верно, поездка не состоялась, слышно о ней ничего не было. Но что Александр Николаевич «наиболее энергичный и смелый», многие прочли. Это и требовалось.

Визит в Петербург Луи Блерио. «Блестящий банкет собрал много публики. Первым провозгласил тост за Государя граф Стенбок — Фермор. Товарищ председателя Императорского аэроклуба Неклюдов — за здравие Государыни и всей великокняжеской фамилии. Г — н Срединский поднял бокал за Францию и ее представителя…»

Через два дня он стал членом нового — военного — комитета Всероссийского аэроклуба, который возглавляет барон Каульбарс.

Меж тем членами Императорского клуба избраны артисты М. Кузнецов, А. Лабинский, писатель Вас. Немирович — Данченко. Какая насыщенная, увлекательная жизнь у Александра Николаевича: он уж завсегдатай кулис, литературных салонов.

А Васильев дивится, зачем лететь именно из Петербурга. Сам — то пренебрег служебной и светской карьерой, вот и дивится, дурашка…

В конце мая 1911 года в Петербурге — вторая всероссийская Авианеделя.

Предваренная столь же мрачными событиями, сколь и первая. Прошлой осенью накануне праздника в столице погиб при перелете Альп Шаве. Ныне — катастрофа под Парижем, в Исси — ле — Мулино. 20 пилотов должны были начать перелет в Мадрид. На аэродром прибыли их проводить президент Франции Монис и военный министр Берто. Поле было оцеплено спешенными кирасирами с палашами наголо. Один из участников, Трэн, почувствовав в воздухе перебои мотора, решил сесть, и как раз над головами солдат мотор заглох окончательно. Со скоростью 60 километров в час злополучный Трэн врезался в группу господ в сверкающих цилиндрах. Выбравшись из — под обломков, авиатор с гримасой сумасшедшего бросился бежать куда глаза глядят. У министра Берто пропеллером оторвало руку — он умер в больнице. Премьер получил перелом обеих ног и руки. У него совершенно изуродовало лицо.

Заметим, что малая эта драма, в сущности, приблизила большую — мировую войну. На политическую авансцену выходили «ястребы» — Мильеран, Пуанкаре. «Зубы дракона», посеянные победой германцев над французами в войне 1870 года, неминуемо должны были повлечь кровавую жатву. Аннексия Эльзаса и Лотарингии, предсказали еще тогда Маркс и Энгельс, «безошибочный способ превратить будущий мир в простое

перемирие до тех пор, пока Франция не окрепнет настолько, чтобы потребовать потерянную территорию обратно… Франция вместе с Россией будет воевать против Германии». Для того чтобы сбыться пророчеству, теперь оставались три с половиной года.

Малая драма произошла и в России — до петербургского Комендантского аэродрома не добрался Уточкин. Гастролировал в Курске, внезапно раскатистый треск и туча пыли над крышей сарая на ипподроме. Поднялась паника, решили, что туда рухнул его аппарат. На самом деле на крышу взобралось столько любителей авиации, что она не выдержала. Были погибшие, изувеченные, всего пострадало более ста человек. Подавленный Сергей Исаевич отказался стартовать в Петербурге.

А в первый же день второй Авианедели погиб Владимир Федорович Смит. Обрусевший англичанин, на Русско — Балтийском заводе в Риге работал он шофером. Завод принялся строить аэропланы, понадобился сдатчик («испытатель»). Смиту предложили 100 рублей жалования и обучение пилотажу, что называется, по ходу дела. Он собирался жениться, нуждался в средствах. И подписал контракт на 5 лет. С неустойкой в 25 тысяч. Хозяевам Руссо — Балта захотелось продемонстрировать на Комендантском аэродроме свою продукцию. Аппарат типа «Соммер» с 70–сильным мотором «Гном», не успев закончить и круг, с высоты 400 метров вертикально канул вниз, а у самой земли перекувырнулся через руль высоты, вмяв в землю беднягу. Комиссия установила, что причиной катастрофы явилась неумелость пилота.

Построив всего семь бипланов конструкции Роже Соммера, ученика Фармана, и разрекламировав их, акционерное общество РБВЗ после гибели Смита больше таких не выпускало.

Участников набралось немного. Военным пилотам запретили, записались лишь профессионалы: Ефимов, Лебедев, Сегно, Сципио, Васильев, Срединский (правда, он так и не взлетел). Князь Кудашев — на аэроплане собственной постройки. Это было обострило интерес, однако киевский профессор во второй день потерпел аварию. На третий — граф Сципио дель Кампо.

В какие только переделки не попадал неунывающий сорвиголова! Скажем, в Самарканде ухитрился при взлете со всего маху угодить в овраг. От его «Анрио» только щепки полетели. Он же, очнувшись от глубокого обморока, отряхнув щепки с комбинезона, одно спросил: «Мотор цел?» Узнав, что цел, просиял и снова лишился чувств. В Ташкенте разбивался. В Смоленске. Остается предположить, что у графа — отца, пана Тадеуша, после приобретения экзотического титула было еще достаточно средств, чтобы оплачивать эскапады сына. Купив два

аппарата, Михаил Фаддеевич открыл было на Ходынке авиашколу, напечатав объявление: «Цель сего начинания — подготовка опытных пилотов в стремлении возможно выше поставить дело по образцу лучших заграничных школ — с той только разницей, что ученики платить станут меньше, летать же — не в пример больше. В наличии аппараты всех систем — монопланы, бипланы, сферические аэростаты и планеры, запись круглый год». Осталось неизвестным, прогорело ли дело или сам граф его забросил.

Короче, на Комендантском поле он решил совершить, чего себе коллеги в целях самосохранения не позволяли: подняться спиной к сильному ветру. Его прибило к площадке, он изловчился развернуться, задел видавшую виды землю аэродрома крылом и грохнул аппарат навзничь. Увезен в карете «скорой помощи».

Кто ж остался — то? Сборы падали, просто рушились — подобно аппаратам. И хоть погода наладилась и на украшенных лентами мачтах у Строганова моста флаги были подняты в знак того, что спектакль состоится, и доносились со стороны Комендантского поля звуки оркестра, исполнявшего попеременно вальс «На сопках Маньчжурии» и новомодный кэк — уок, не больно — то стремилась публика в сторону Новой Деревни.

Кого смотреть? Осторожного Сегно? Практичного, не любящего риска Лебедева?

Да, конечно, Ефимов. Но «митинг» есть соперничество, а кто годится в конкуренты Михаилу Никифоровичу? Васильев?

Явился в столицу наподобие «черной маски» турнира борцов, этакий таинственный «мистер Икс», о котором шумела — гремела провинция, и нижегородские, самарские, саратовские, астраханские, тифлисские, эриванские, ташкентские франты надвигали, как он, на нос клювастые английские кепи, подстригали усы «а ля Васильев», дымили трубками. Но провинция и есть провинция. Не успела начаться Неделя, как «Новое время» объявило, что у Ефимова соперников тут нет: «Хотя в полете г. Васильева и чувствуется твердое владение аппаратом, однако же атеррисаж не ефимовский — недостает плавности и чистоты». (Братья Суворины вышли уже из компании, арендовавшей аэродром).

Возможно, их пророчество расходило и самого Михаила Ефимовича. Меж тем в первый день лучшим в полетах на продолжительность был Васильев, в третий за планирующий спуск главный приз имел он же, затем опередил Ефимова по части точности приземления, затем (на него начали делать ставки, как на Крепыша какого — нибудь) установил рекорд высоты этих состязаний — 1650 метров, на 20 метров превзойдя

Ефимова («полкорпуса!» — кричали заядлые лошадники), и под конец победил в краткости взлета. Итог: он выиграл 10660 рублей, Михаил Никифорович — 9875. Оба объявили, что часть своих призов выделят в пользу семьи покойного Смита.

И вот уж волочит к нему свою треногу съемщик синематографической фирмы Ханжонкова, выпускавшей ленты наподобие всемирной «Патэ журналь»: «Профиль извольте… Анфас прошу… Теперь влезайте в машину, влезайте… Вылезайте! Да, а где ваша трубка — без трубки никак невозможно! Пардон, а супруга здесь? Лидия Владимировна, если не ошибаюсь? Прелестнейшая Людмила Васильевна, попрошу объятие: супруг спустился с небес, невредим, о, какое облегчение! Леокадия Петровна, теперь поцелуй в диафрагму! О, какой кадр!»

Экранная слава и тогда, как сейчас, самая звонкая.

Аппараты уже везут на Николаевский вокзал, чтобы переправить в Москву. Белокаменная тоже решила провести Неделю полетов. Среди участников и те же: Ефимов и Васильев (теперь оба — фавориты, главная приманка), и истый феникс Сципио — даже с двумя аэропланами: собственным, наспех отремонтированным, и и тем, который, не спя ночей, починил и продал ему князь Кудашев, не теряющий, как все фанатики изобретательства, надежд на свое детище. Дель Кампо хромает, стонет, но крутит ус, и заломлена на ухо шляпка — канотье из парижской соломки.

Ожидаются и другие — оба недавно взволновали Москву полетами над рекой, над Серебряным бором: коренной уроженец Белокаменной Борис Масленников и выходец из Польши Адам Габер — Влынский…

У Масленникова в первый же день на высоте заглох мотор. «Фарман» падал в тишине, кто — то из зрителей шепотом предположил, что румяный веселый земляк просто демонстрирует чудеса планирующего спуска. Но над самой землей «Гном» зататакал, и когда любопытные ринулись к месту падения, там лежал, взрыв землю Ходынки надломленным крылом, аппарат, а рядом — смеялся Борис Семенович:

— Шестнадцатое падение — гханднозно! (Он слегка картавил). Вообще это иногда полезно — полирует кровь.

Солнце клонилось за кромку Серебряного бора, над багровым диском кружили два аппараты: повыше — Ефимов, пониже — Васильев. Первый русский летчик, потерпевший первое поражение от новичка, решил здесь — то наказать во что бы то ни стало.

В Москве Ефимов выиграл. Но и итоги московской Недели разочаровали. Во всяком случае, прессу. Во — первых, высоты

петербургского Васильевского рекорда победитель не достиг. Во — вторых, попытки соревноваться на точность спуска так попытками и остались, В — третьих, с репортерами обходились плохо: от ангаров гоняли, с мест для публики тоже, сколотили какой — то ящик и засунули туда. Секретарь московского клуба г. Штробиндер по простоте душевной брякнул: «Раз вы не делаете снимков, значит, и пускать вас бесполезно». Наконец, в буфете дороговизна: рюмка водки — полтинник, чай с пирожным — 60 копеек, где это видано?.

Рассерженные репортеры высмеяли один из главных аттракционов, имевший военное значение. Собственно, начало опытам было положено еще в Петербурге — там с высоты пилоты кидались апельсинами в движущийся автомобиль, демонстрировали бомбардировку. В Москве Ефимов показывал номер более эффектный — взрыв порохового погреба. Взял с собой офицера, опустился, пассажир выскочил, поджег бикфордов шнур, из — за леса вымахнули казаки с пиками наперевес, но машина была уже в воздухе. Решено было провести также подобие полетов с донесением. Но погода испортилась, и газетчики, обиженные аэроклубом и буфетчиком, сорвали зло на авиаторах:

«Гонцы вели себя как знаменитые гастролеры.

— Михаил Никифорович, может быть, вы будете любезны полететь сегодня с донесением?

— Что — то «не погода не очень нравится.

— Помилуйте: тишина, ни облака.

А если война?

— Ефимов, отправляйтесь немедленно на разведку!

— Что — то, ваше превосходительство, вон та туча мне не нравится».

Хихикали они, в общем, зря: и Ефимов, и Васильев летали «с донесением» в район станции Клин.

Более того, когда пробил час, оба ушли на фронт добровольцами.

Но тут иной возникает вопрос: почему ни во второй петербургской, ни в первой московской Неделе не принимали участия военные летчики — гатчинцы и севастопольцы?

# Глава семнадцатая

Только факты — пока без комментариев.

Когда стало известно о замысле перелета, все офицеры — летчики Севастопольской школы попросили, буде таковое мероприятие, записать их для участия всенепременно.

Разрешение военного министерства звучало странновато: лететь отдельно от штатских. Те, мол, профессионалы, эти — любители, условия, мол, неравные.

Вспомним, однако: Руднев уже летал в Петербург из Гатчины, за ним другие. Пиотровский — из Петербурга в Кронштадт. Через год, в 1912–м, лейтенант Виктор Дыбовский — участник Цусимского боя! — совершит перелет Севастополь — Петербург (2300 верст), штабс — капитан Дмитрий Андреади: Севастополь — Одесса — Харьков — Москва — Петербург (2900 верст, причем безо всяких аварий, лишь под Валдаем сменит мотор). В 1913 году он проложит маршрут Феодосия — Севастополь — Керчь, а затем летчики школы под его руководством целым отрядом пролетят из Севастополя до Евпатории и обратно.

Севастопольская школа, по заявлению ее начальника кавторанга Кедрина, готова была выставить на старт в Петербурге по меньшей мере десять пилотов.

Так же страстно рвались лететь гатчинцы. Еще в феврале на заседании оргкомитета перелет было решено провести — в целях облегчения допуска военных авиаторов — во время лагерного перерыва, между 10 и 17 июля.

В мае же Рудневу, Горшкову, Когутову и их товарищам объявлено то, что они сочли недоразумением. Поразмыслив — издевательством. Штаб Петербургского военного округа позволил лететь, однако — лишь в пределах губернии, не далее. А как же Москва, конечная цель? Заворачивать, что ли, домой возвращаться?

Семнадцатого апреля — обнадеживающая (по крайней мере, севастопольцев, уже готовивших машины) весть: от гарантийного взноса они освобождаются. А через несколько дней бедные (истинно бедные, хотя получали небольшую приплату — за опасность) поручики, штабс — капитаны, флота лейтенанты и капитан — лейтенанты были обданы ушатом холодной воды. Военный министр генерал — адъютант Сухомлинов позволил им лететь из Петербурга в Москву, но — лишь на собственных аппаратах. Ни у кого таковых не было, взять — неоткуда, купить — не на что.

Еще несколько фактов.

В феврале подтверждено, что старт разрешается дать на новом военном аэродроме в районе Корпусного шоссе с тем, чтобы трасса легла прямо на Москву. В апреле военное ведомство отказалось предоставить это поле. Оргкомитет вошел в контакт с товариществом «Крылья», владевшим Комендантским аэродромом. Это породило определенные трудности, так как надо было лететь над столицей, чего не позволяло градоначальство. Единственный путь — облет города над морем с последующим поворотом на Корпусное шоссе. 30 июня (за 10 дней до старта!) кредиторы «Крыльев», не получившие удовлетворения по своим претензиям, связанным со второй петербургской Авианеделей, наложили на аэродром арест. Кто — то из комитетских недоумков высказал идею: стартовать… с шоссе у Царскосельского вокзала. Но в этом случае начальство запрещало допуск публики. Кинулись умолять кредиторов «Крыльев». И в этот последний момент военное ведомство, словно бы в насмешку, заявило, что оно не против предоставить Корпусной, однако, к величайшему сожалению, времени подготовить его надлежащим образом (ангары в должном количестве, возвести трибуну) уже не имеется.

Рассуждая непредвзято, все равно приходишь к выводу, что министерство много сделало, чтобы сорвать перелет. Участие же кадровых армейских пилотов, испытание мастерства именно тех, кому в лихую годину предстояло оборонять страну с неба, было сорвано.

Недальновидность? Халатность? Или нечто более серьезное?

**Свидетельство.** «Было бы смешно говорить с неуважением о русских летчиках. Русские летчики опаснее враги, чем французы. Русские летчики хладнокровны. В атаках русских, быть может, отсутствует планомерность — так же, как у французов, но в воздухе русские непоколебимы и могут переносить большие потери без всякой паники. Русский летчик есть и остается страшным противником».

**Цитата из австрийской газеты за 1915 год принадлежит перу германского военного обозревателя.**

О том, как летную технику «готовили» к грядущей войне, разговор шел выше. Что война неумолимо надвигалась, секретом не было ни для кого. Коалиции формировались: то французская эскадра с дружеским визитом входила в Кронштадт и Александр III тяжело подносил тяжелую руку к мерлушковой кубанке под звуки не лелеющей душу революционной «Марсельезы», то русская — в Тулон, и Пуанкаре обнажал голову, слыша «Боже, царя храни». Еще немного, и возникла Антанта и вышла на ринг против другого грозного союза желающих покорить мир. Курки

были взведены…

Приведенное выше свидетельство — врага, не друга! — говорит лишь о том, что научились сражаться пилоты в погонах, украшенных черными орлами с мечом и пропеллером в когтях, не столько благодаря усилиям военного ведомства, сколько вопреки многочисленным чинимым им препонам.

А ведь какими бойцами располагали! На «Муромцах» чудеса отваги и расчета показывали Г. Горшков, Н. Кокорин, А. Шаров и другие, вскоре же затем, получив хоть какое — то вооружение, истребителями — асами стали Е. Руднев, А. Казаков, Е. Крутень, Г. Янковский (единственный из профессионалов — добровольцев, именовавшихся тогда охотниками, получивший звание подпоручик, остальные — прапорщики).

На чем же летали отважные?

«Для острастки противника из дивизии прилетела единственная поднимающаяся на воздух машина, старый тихоходный ньюпор. На него страшно было глядеть, когда он, противно всем естественным законам аэродинамики, деревянный, с заплатанными крыльями, треща и — вот — вот замирая, проносился над головой. Зато летал на нем известный Валька Чердаков — маленький, как обезьяна, весь перебитый, хромой, кривоплечий, склеенный. Его спрашивали: «Валька, правда, говорят, в шестнадцатом году ты сбил немецкого аса, на другой день слетал в Германию и бросил ему на могилу розы?» Он отвечал писклявым голосом: «Ну, а что?» Известный прием его был: когда израсходована пулеметная лента, кинуться сверху на противника и ударить его шасси. «Валька, да как же ты сам — то не разбиваешься?» — «Ну, а что, и угробливаюсь, ничего особенного…»

Нет, это не плод роскошной фантазии Алексея Толстого: подлинный тип русского летчика.

* * *

Итак, продолжая задавать самому себе вопросы (1. Недальновидность? 2. Халатность?), не отмечая и этих причин, раскладывая на столе карточки с описанием тех или иных эпизодов предвоенных лет, автор вынужден продолжить перечень: 3. Корыстолюбие? 4. Косность? 5. Невольное или вольное потворство действиям в пользу потенциального противника (точнее и короче — шпионаж)?

Вернемся к фигуре великого князя Александра Михайловича, добавив лишь к «безобразовским аферам», судостроительным «приключениям» пример вроде бы не криминального свойства: обладая изрядными виноградниками, сей муж в годы войны порядочно нажился на торговле вином (экспорт его из Франции

был, естественно, затруднен). Менее, повторим, криминального, но не менее характерного для людей, которые во всех случаях предпочтут интересы отечества частным. То, что покровительство французским авиафирмам, отсутствие помощи русским (великий князь был, если можно так выразиться, идеологом подобной политики) приносило ему материальную выгоду, комиссионные, вряд ли вызывает сомнения. Что он противился использованию в войне «Муромцев», а потерпев в этом намерении неудачу, пытался протащить мысль о ненужности для воздушных дредноутов истребителей сопровождения… Не знаю. Тут — не знаю. Малоумие? Непохоже. Упрямство?..

Но вот две темные истории, жертвами которых становятся прекрасный летный командир и блестящий авиатор, и в первом случае прямую роль, а во втором — косвенную играет все то же лицо императорский фамилии.

**Первая история.** Севастопольскую школу решено перевести с тесного Куликова поля за город, в просторную и ровную Мамашайскую долину за речкой Качей. Школа наименована Александро — Михайловской (прославленное Качинское высшее военно — авиационное училище имени А. Ф. Мясникова дало стране множество героев). Начальником назначают полковника Одинцова — единственного генштабиста среди авиаторов, умелого аэронавта, который почел долгом, прежде чем занять пост, пройти курс пилота. Деятельность его продолжалась недолго: возник конфликт (на личной якобы почве) с великим князем. Сергей Иванович был снят и вообще оставил воздушный флот. На его место пришел фаворит Александра Михайловича князь Мурузи.

**Вторая история.** В конце же зимы 1914 года разыгралась трагедия — погиб один из лучших инструкторов, отважный офицер, участник русско — японской войны, неоднократно награжденный, Дмитрий Георгиевич Андреади: на глазах у всех над аэродромом вдруг сорвался на вираже. Спустя долгие годы старый летчик А. А. Кузнецов, возглавлявший комиссию по осмотру вещей Андреади, признался, что нашел тогда записку с просьбой покойного в смерти его никого не винить. То было самоубийство. Князь Мурузи потребовал, чтобы комиссия сохранила все в тайне, ибо (свидетельствовал Кузнецов) у Андреади были трения с Мурузи — вроде бы на почве недворянского происхождения первого. Читатель согласится, что подобное (опять — таки личное) обстоятельство вряд ли могло послужить причиной добровольной смерти волевого, не раз видевшего смерть бойца.

Где ни коснись «александро — михайловской» темы, все

выходит нечисто…

Далее по подозрению № 5 (невольное или вольное: содействие).

…Когда мужчине под шестьдесят, он вдов, когда пылает последней любовью к молодой красавице, а она замужем, а муж не дает развода…

По — человечески можно понять состояние Владимира Александровича Сухомлинова.

Когда к нему является некто, предлагающий свои услуги, дабы найти лиц, могущих свидетельствовать в духовной консистории против несговорчивого господина Бутовича, полтавского помещика, в пользу Екатерины Викторовны, урожденной Гошкевич… И некто сей привлекает на помощь иных, обладающих пусть не влиянием, но быстроумием и небрезгливостью в средствах… И можно положиться на то, что все они проделают сами, не тревожа, не ставя в двусмысленное положение военачальника, обязанного внушать почтение как внешностью — величавой осанкой, дородством, соколиным взором, серебряной бородкою, так и чином генерала от инфантерии, должностью командующего Киевским военным округом…

По — человечески можно понять дружеское расположение Владимира Александровича к жандармскому полковнику Мясоедову. Ведь общительный, наделенный не только внешностью актера широкого амплуа, от героя — любовника до идейного резонера, гибким баритоном, располагающими манерами, — словом, шармер. Кругом знакомств обладает широчайшим. Служа на пограничной станции Вержболово, не раз оказывал самонужнейшие услуги (например, по таможенной части) влиятельным персонам, как следующим за пределы, так и возвращающимся. Бескорыстно притом: г — н Мясоедов — сам лицо состоятельное, пайщик процветающей германской экспедиторской фирмы. Можно понять и симпатию генерала к киевскому коммерсанту господину Альтшуллеру, который, будучи введен полковником в резиденцию командующего на предмет исключительно частных, сердечных дел генерала, держал себя молчаливо — корректно, на вопрос же о расходах, потребных для их урегулирования, отозвался лишь протестующим жестом. Его превосходительство оценил.

Кругом идет седая голова. Сцена из Пушкина, из «Полтавы», любительского спектакля. Юная Мария (мадам, уже Сухомлинова), обвив кудрями колени того, кто изображает старого гетмана: «Я близ тебя не знаю страха, — ты так могущ!» Генерал обязан ввести ту, которая озарила его преклонные годы,

в высший свет. К ступеням трона.

Верно ли, что к назначению Сухомлинова на пост военного министра имел отношение Распутин? Либо же связь родилась по переезде в столицу? Сведения разноречивы. Как бы то ни было, Екатерина Викторовна в высшем свете — парвеню. Выскочка. И она, дама энергичная, без предрассудков, проникает на вечеринки (скажем так — духовные беседы) старца Григория. Умеет, тонкая актриса, изобразить благоговение и экстаз. И свой создает салон, где — иностранные консулы, финансисты, где жаждет искупать ее в шампанском кавказский скоробогач — нефтяник Леон Манташев и зовет с собой в Египет (сыграть Клеопатру в сени пирамид — что может быть прекрасней?). Где, наконец, и военные — к примеру, полковник Ердаков, важная шишка из контрразведки.

Новый министр должен отблагодарить старых друзей. Мясоедов прикомандировывается им к контрразведке Генштаба. Несмотря на предостережение департамента полиции: жандармский полковник давно подозревается в связях с германской и австрийской разведками. Полноте, господа, — истинно русский патриот!..

**Свидетельство.** «Сухомлинов… ума поверхностного и легкомысленного. Главный же его недостаток состоял в том, что он, что называется, очковтиратель. Будучи человеком очень ловким, он, чуждый придворной среде, изворачивался, чтобы удержаться, и лавировал при слабохарактерном императоре». (Слова прославленного генерала А. А. Брусилова).

Николай II о Сухомлинове: «Презабавный балагур». Из беседы царя с президентом Франции Пуанкаре: «Он, как видите, не подкупает своей наружностью, зато из него вышел у меня превосходный министр и он пользуется полным моим доверием». Брусилов утверждает, что к началу войны кроме недостатка огневых припасов виной министра было уничтожение крепостных и резервных войск. Крепостные войска были отличными частями, прекрасно знавшими свои районы, но перед самой войной западные крепости постановили упразднить, район сосредоточения войск отнести подальше от границы. Приказ подписан Сухомлиновым. Пишет Брусилов, в частности, о том, что воздушные силы в начале кампании были ниже всякой критики, — самолетов мало, большинство слабой, устарелой конструкции, за что тоже «следует поблагодарить военного министра». Выслушав характеристику, данную властителем союзной державы своему министру, Пуанкаре позже занес в дневник: «Это тот самый Сухомлинов, на которого падает самая тяжелая ответственность за беспорядочность и развращенность

военного управления в России. Счастье, что он оставил пост, на котором причинил столько зла».

«Оставил» (был арестован) лишь в 1915 году.

До войны же и то, что либо темная компания его жены, либо Мясоедов, либо все в контакте ухитрились украсть составленный министром лично для царя «Отчет о состоянии и мерах подготовки русской армии с 1909 по 1913 год», и этот важнейший стратегический документ (вполне возможно, что через посредство знакомого нам Альтшуллера — руководителя австро — германской секретной службы в Киеве) лег на стол начальника абвера полковника Николаи, даже это не стоило поста любящему супругу.

Запутавшийся в долгах — салон мадам Сухомлиновой требовал немалых затрат, окруживший себя подозрительной публикой и на многое вынужденный закрывать глаза (с началом войны запретил выслать за пределы страны милейшего Альтшуллера как подданного враждебного государства), Сухомлинов был посажен в Петропавловку, лишь когда его протеже Мясоедов был буквально пойман за руку — близ линии фронта при передаче добытых сведений. Но экс — министр отделался легким испугом: арест заменили на домашний. По записке «старца Григория».

Сменивший же его на ключевом посту честный, дельный, истый патриот А. А. Поливанов сумел удержаться лишь 9 месяцев. Устранения добился тот же Распутин.

Диву даешься, как сильно было и в годы предвоенные, и в военные в столице, да и не в ней одной, «прогерманское лобби».

**Свидетельство.** «В бытность помощником командующего войсками Варшавского округа (пограничного! — С. Т.) я знал, что командующий генерал — адъютант Г. А. Скалон… считал, что Россия должна быть в неразрывной дружбе с Германией, причем убежден, что Германия должна повелевать… Он был в большой дружбе с германским консулом бароном Брюком, от которого никаких секретов у него не было. Не могу не отметить странного впечатления, которое на меня производила вся варшавская высшая администрация. Скалон был женат на баронессе Корф, губернатор — ее родственник барон Корф, помощник губернатора — Эссен, начальник жандармов — Утгоф, управляющий конторой Государственного банка — барон Тизенгаузен, начальник дворцового управления — Тиздель, обер — полицмейстер — Лейер, президент города — Миллер, прокурор палаты — Гессе, вице — губернатор — Грессер, прокурор суда — Лейтвен, штаб — одицеры при губернаторе — Эгельстром и Фехтнер, начальник Привисленской железной дороги — Гескет и т. д. Букет на

подбор».

**А. А. Брусилов. «Мои воспоминания».**

Читая эти строки, мы должны, конечно, сделать скидку на то, что навеяны они естественным антинемецким настроением прославленного полководца. Нельзя не помнить, сколько заслуг перед историей России у выходцев из Германии и их потомков. Рассуждение на данную тему могло бы быть долгим. Вот первое, что сейчас приходит на память. Описывая в «Войне и мире» подвиг Андрея Болконского, со знаменем в руке поднявшего полк в атаку под Аустерлицем, Лев Толстой имел в виду подвиг подлинный — полковника Федора Тизенгаузена, зятя Михаила Илларионовича Кутузова. Только полковник Болконский был ранен и выжил, полковник же Тизенгаузен пал на поле брани.

И все же…

**Свидетельство.** «Трудно поверить, но в столице империи в разгар войны собирались пожертвования… на германский подводный флот. И где? Например, в министерстве иностранных дел. И почти открыто: завербовав швейцаров ряда министерств и других правительственных учреждений, вражеские агенты заставили их держать у себя слегка зашифрованные подписные листы и собирать пожертвования. Контрразведка это обнаружила».

Нет оснований не доверять генерал — лейтенанту М. Д. Бонч — Бруевичу, который в штабе Северо — Западного фронта заведовал, в частности, и контрразведкой. Да великий князь Николай Николаевич называл Царское Село «осиным гнездом германского шпионажа».

Вернемся к подозрениям, перечень которых привел автор. К четвертому по порядку. Косности. Неприятию нового, технически прогрессивного, сказавшемуся на бедах отечественного воздушного флота.

Николай Александрович Романов получил основательное образование. Химию преподавал ему Бекетов, фортификацию — Кюи, статистику и политическую экономию — Бунге… Однако не в самый ли корень глядел Лев Толстой, когда, тяжело болея, пытался в эпистолярной форме наставить и вразумить царя? «Самодержавие есть форма отжившая», в ее основе лежит идея «такого неисполнимого намерения, как остановка вечного движения человечества».

Не говоря о характере, даже и внешность последнего самодержца разные из встречавшихся с ним людей описывают по — разному. Для нашей темы не суть важно, был ли он примечательного облика или заурядного, обладал ли тяжелым безразличным взглядом свинцовых глаз, либо чарующим

бирюзовым, хоть и уклончивым. Хитроват ли был, себе на уме, либо — так себе (со слов не любившего его и не любимого им Витте) «самолюбивый и манерный Преображенский полковничек». Может быть, черта, в рядовом человеке сугубо положительная и привлекательная (примерный семьянин, нежно любивший жену, почитавший родственников, трепетно обожавший сына — при одном упоминании об Алексее глаза его наполнялись слезами), иногда дорого обходилась стране, безраздельным хозяином которой он себя считал.

Александра Федоровна, Алике, урожденная принцесса Гессенская, обладала натурой, несомненно, сильнее, нежели державный супруг. Витте тайком заносил в мемуары: «Обер — гофмейстер Гессен — Дармштадта сказал некогда мне: «Какое счастье, что вы ее от нас берете».

Гемофилия, наследственная болезнь рода Гессен — Дармштадтских великих герцогов, которой страдал наследник, постоянная опасность, висевшая над ним, — уколи вилкой палец, и вся кровь, несвертываемая, может вытечь из детского тельца, сгустила при дворе атмосферу, без того близкую к истерической. Всевластный же Распутин обладал особым даром. Сегодня, верно, мы бы его причислили к экстрасенсам. Полагаю, он мог останавливать кровотечение, заговаривать кровь. Благодарность «святому старцу», хранителю жизни единственного наследника, дитяти сердца, играла огромную роль. Иное — радения, могучая иррациональная сила — еще более укрепляло его влияние на «маму», затем и на «папу».

Прогерманские симпатии Распутина известны и доказаны. «На нее (кайзеровскую империю) надо нам равняться, ей в рот смотреть… Немец умеет работать, немец молодец…»

Так вот, слова и действия астраханского иеромонаха Илиодора, сильного лишь распутинской поддержкой («Не богово творение, наваждение диавольское по небу летает»), тоже могут служить косвенным доводом в рассматриваемой нами теме. Действительно: с одной стороны, неприятие «диавольских машин, по небу летающих», могло быть и чисто мистического свойства. С другой: коли немцы такие молодцы, работать умеют, то им и летать. А не нам грешным.

Похоже, тем, кто желал быть близок к романовско — распутинскому кружку (а министр Сухомлинов желал несомненно), не следовало так уж особенно суетиться и опекать воздухоплавание России.

Однако зоркий, четкий в формулировках Витте подмечает: «Государь по натуре индифферент — оптимист. Такие лица ощущают чувство страха, только когда гроза перед глазами». В

государственном военно — историческом архиве хранится послужной список поручика Георгия Викторовича Слюсаренко, младшего брата участника перелета Владимира Слюсаренко. Там значится, что с 1915 года поручик состоял в авиаотряде по охране императорской резиденции, в 1916–м был зачислен в особый дивизион по охране Ставки. Таким образом, когда на горизонте возникла реальная угроза появления крылатого врага сперва над Царским, потом же над Могилевом, куда не раз возил «в целях вселения в войска боевого духа» любимого сына любящий отец, срочно понадобились и летчики.

Не ранее.

# Глава восемнадцатая

По окончании перелета газеты винили во всех бедах бюрократов из организационного комитета.

Как мы сегодня виним бюрократов во всех наших тяготах, в том, что буксуют прекрасные замыслы.

Что ж такое бюрократизм, явление, с которым сталкивался, без сомнения, каждый из нас, начиная с детского сада, где и няньку порой можно причислить к данной категории? Краткий словарь иностранных слов дает на сей счет определения: 1) в эксплуататорском государстве — осуществление власти господствующего класса через высшую чиновничью администрацию и государственный аппарат; 2) канцелярщина, волокита, формализм.

Слово же в буквальном переводе означает «власть стола». Образно: человек обретает власть, садясь за некий стол. Тот, на который подчиненные лица кладут документы для наложения резолюций. «Столоначальник» — исконная российская чиновничья должность. Впрочем, может, скорее власть стула, седалищного места, коему решительно безразлично, чьи ягодицы греют его кожу, чьи локти на подлокотниках, но — вот волшебство! — устроясь на сем сиденье, ягодицы, локти и иные члены обретают особость.

А над столом — взгляд. Свиреп он крайне редко: искренние чувства кондовый бюрократ чаще всего проявляет по отношению к подчиненным — к своим, проситель же — чужой, пришлый, и обращенный на него взор либо равнодушен с оттенком усталости, даже сонности, либо снисходителен, грустен, утомлен бестолковостью незваного пришельца, не понимающего, почему «нельзя». Как же нельзя, если можно? Горемыке чудится, что на его стороне все законы. В случае крайнего благорасположения человек в кресле, от которого (от человека или кресла, одно и то же) зависит судьба просителя, многозначительно ткнет пальцем в потолок. В еще более крайнем (будучи, к примеру, в особо добром настроении) сообщит, что существует инструкция, которая всем законам — неодолимая препона.

Он смотрит на вас, проклинаемый вами (в душе, разумеется), и жалеет, понимает тебя: «Дурачок, ты видишь во мне самодура, а я ведь честный исполнитель инструкции, сути которой знать тебе не положено».

Система управления империей зиждилась на парадоксальном выводе еще прадеда царствующего монарха — Николая I: поелику просторы державы необъятны, средства же сообщения оставляют

желать много лучшего, власть должна находиться в одних руках. Устарелая, неуклюжая, неповоротливая, она на всех этажах производила своего рода естественный отбор.

Почему не ко двору приходились такие современно мыслящие личности, как Столыпин? Военному ведомству — Поливанов?

Тот же вопрос, лишь в другом масштабе. Почему же, кто замыслил перелет — Одинцов, Ульянин — не вошли в оргкомитет? Почему был оттеснен на задний план Раевский? Почему выделились Неклюдов, некий фон Мекк, о котором писали, что ему можно любое дело поручить с гарантией провала (незадолго до того он с треском провалил автомобильный пробег по той же трассе)?

Александр Иванович Гучков, мужчина деятельный, придя к руководству, произвел на заседаниях несколько взрывов (не бенгальских!), но в Думе поссорился со Столыпиным, демонстративно подал в отставку и отбыл в поездку по Дальнему Востоку.

К штурвалу встал Александр Васильевич фон Каульбарс. Жестокий педант той школы, которую Лев Толстой воплотил тоже в образе прусского стратега: «Ди эрсте колонне марширт, ди цвайте колонне марширт…» Что все эти «марширт» расписаны на бумаге, а на деле полный разнотык, не суть важно.

О результатах мы знаем в общих чертах, в деталях подошел черед разобраться.

* * *

Определились суммы призов. Всего собрано 100000. Оргкомитет гордо заявляет, что по предварительным подсчетам сумма может быть и сэкономлена.

В начале апреля Раевский сообщает из Парижа, что приемка аппаратов, специально предназначенных для перелета, отложена ввиду множества других заказов. В итоге получен всего один.

Для подтверждения участия пилотам надлежит подать заявление в Императорский аэроклуб, приложив записной взнос в 100 рублей. Это если записался до 1 июля. А если после — 200.

Деньги вроде бы невелики, но и такие не у всех имеются. Иван Заикин, именующий себя теперь на афишах не иначе, как «борец — авиатор», борется в Кишиневе на заклад в те самые 100 рублей. Кладет соперника на лопатки, однако ж — за ковром. И тотчас хватает с судейского стола кредитку. Антрепренер пытается разжать Ванин кулачище, Ваня не дается. Публика вопит, требует повторной схватки. Ваня соглашается, но с условием прибавки четвертного. Крик, шум, скандал. Заикина жаль, бедного, — он так и не полетел. Кажется, вообще не летал

больше.

Далее — слово А. А. Васильеву.

«Во время петербургской Авиационной недели, случайно зайдя в аэроклуб, мы с Ефимовым попали на одно из собраний организаторов перелета… Здесь выяснились две различные точки зрения — авиаторов и членов комитета, резко определилось более чем равнодушное отношение комитета к нашему мнению, которое явилось источником многих несчастий перелета.

Все внимание комитета было направлено к тому, чтобы внешне обставить перелет как можно эффектнее. Так, сверх имевшихся ангаров предполагалось построить еще 92, причем на нескольких этапах — например, Новгород — число их доводилось до 10.

Постройка ангаров диктовалась тем, якобы, что пристанища эти пригодятся и на будущее время. Однако идея обеспечить таким образом постоянный воздушный путь между Петербургом и Москвою не выдерживает малейшей критики. При современном состоянии техники трудно и мечтать сделать этот путь торной дорогой летунов. Когда же авиация достигнет той высоты, что ей уже не страшны будут Валдайские возвышенности, болота и сплошные леса с ужасающими встречными, постоянно меняющимися воздушными течениями, плачевные ангары сделаются излишними. Опыт приносит тому доказательства. Ангары преспокойно гниют, уйма денег затрачена бесцельно».

Книга Васильева вышла в 1912 году, и предсказание его полностью сбылось. Перелет Петербург — Москва — Петербург был проведен в 1913–м — вернее, даже не перелет, а пробег на приз князя Абамелек — Лазарева в честь 300–летия дома Романовых. В нем пробовали себя — по отдельности — и потерпели неудачу Агафонов, Колчин, Габер — Влынский: взлетели и вернулись. Лишь военный летчик капитан Самойло, буквально пробив на «Ньюпоре» стену дождя со снегом, прорвался в Белокаменную, но на обратном пути потерпел аварию над Вышним Волочком. Единственным, кто совершил перелет от точки до точки, был сам Васильев — 11 ноября, тоже с посадкой в Вышнем Волочке (Москву он миновал, не садясь, с разворота). Затем, с засоренным карбюратором, вынужден был спуститься на железнодорожное полотно в 275 верстах от Петербурга, съездил в город, привез запчасти, взлетел… Словом, затратил противу условий 10 часов летного времени. И остался без приза, без кубка.

Но вернемся к его рассказу.

«Я и Ефимов в первую очередь были против такого количества ангаров. И каких — то еще передвижных немецких

кузниц. Срочно изготовлять на всех этапах запасные части бессмысленно, каждая конструкция имеет свои особенности. Вместо непроизводительных расходов нужно только увеличить призы авиаторам, дав им таким путем возможность снарядить специальные автомобили с механиками и запасными частями.

Когда мы ознакомились с суммой призов, у Ефимова вырвалась фраза:

— На такие призы хорошему авиатору лететь стыдно!

Замечу, что, заботясь о показном великолепии, комитет забывал, с какими расходами для авиаторов сопряжен перелет. Расходы по перевозке в Петербург аппарата, приезд и содержание механиков, наем авто (минимум 700 рублей), а также уйма не поддающихся учету трат доводят сумму подготовительных расходов до 2000 рублей — с запасными частями до 3000. Многие из молодых не имели аппаратов, не имели денег, по уши влезли в долги. Без малейшей надежды вернуть их, даже попав в число призеров! И последнее — заклады, служащие как бы обеспечением участия записавшегося и за границей обыкновенно возвращаемые, в перелете Петербург — Москва возвращены не были.

Нам дали успокоительные заверения по ряду мелких просьб, ни одна из которых, хотя бы приблизительно, выполнена не была».

Запись шла туго: опытные авиаторы понимали, чем им грозит подобная свистопляска. Не изъявили желания Сегно и Лебедев. Габер — Влынский обещал, что полетит лишь пассажиром — с Масленниковым. Но так и не полетел. В первой половине июня Васильев снова прибыл в Петербург, везя просьбу восьми летчиков (Масленникова, Россинского, Агафонова, Слюсаренко, Колчина, князя Эристова, Шиманского и свою) отложить перелет. В Петербурге к ходатайству присоединились братья Ефимовы.

Заметим, как прояснился, сформировался окончательно облик героя: именно он, бывший чиновничек, затем воздушный лихач, вскоре перевоплотившийся в умелого и осмотрительного (разве что житейски непрактичного) мастера своего дела, стал главным борцом за права корпорации пилотов. За права, в сущности, пролетариев. Против власти имущих.

— Вы, господа, не вправе обойти вниманием резоны тех, кому именно и предстоит лететь. Две Авиационные недели подряд сильно истрепали аппараты. Молодые авиаторы только что заказали себе аэропланы. Сомнительно, чтобы они поспели к сроку. Борис Семенович Масленников проделал маршрут на автомобиле и обнаружил, что на трассе организационные работы в зачаточном состоянии. В некоторых местах запаханы старты. В

других даже не начали строиться ангары — подрядчики отказались от работ…

Он старался излагать свои доводы елико возможно спокойно и логично (юрист как — никак). Господа сочувственно кивали, делали пометки карандашами на бумажках. Откуда было ему знать, что из бумажек этих кто птичек свернет, кто просто смахнет с зеленого сукна?

Ушел в уверенности, что перелет будет отложен. Вернувшись в клуб вечером, узнал, что ходатайство отклонено.

— Милейший, о времени старта ведь в газетах объявлено. И, — палец в потолок, — на высочайшее имя. Промедление никак невозможно…

Государь с августейшей фамилией на яхтах «Полярная. Звезда» и «Штандарт» отбыл на увеселительную прогулку к берегам Финляндии. Вечером занес в дневник: «Утром катался на байдарке с Кирой и Воронцовым вокруг трех островов и Тухгольма. Перед завтраком около получаса шел дождь. Потом стало ясно и жарко. В 2 1/2 (переправлено на 2 1/4) съехали на берег у палатки, где собрались 65 офицеров отряда. Повели их на лужайку, где сейчас же начались игры. Солнце пекло, а мы возились вовсю. Алике подъехала к берегу и смотрела из мотора. В 5 часов был чай на 3–х столах между соснами. Затем игры до 6 1/2. Вернулся с дочерьми в 7 часов и опоздал к началу Всенощной. После обеда прошелся с Мишей на новом моторе до выхода в море и обратно. Стоял штиль, и вечер был чудесный».

Зыбятся, переливаясь, точно шелк, воды Финского залива. Другие волны — атлантические — вспарывает острым хищным килем германская канонерка, орудия наведены на африканский берег, порт Агадир. Канонерка «Пантера». «Прыжок «Пантеры» — так поименован этот рейд. Войска Франции, распространившей область колониальных интересов на Западную Африку, только что подавили здесь восстание племен, оккупировали Фес, главный город Марокко. Германская империя предъявляет свои претензии. В палате общин Великобритании, связанной с Францией взаимными обязательствами, Ллойд — Джордж выступает с речью: честь и достоинство «королевы морей» этим актом задеты, при посягательстве на них будут приняты серьезные меры. Официальный Берлин хранит молчание, газета «Дойче курир» пишет, что лучшим ответом на выпад послужит хладнокровие. «Пантера» послана в Агадир лишь для защиты интересов Германии. Французские газеты: «Шантеклер не пропел еще своей последней песни, рычание пантеры не заставит его опустить крылья». Британский флот сосредотачивает силы у Девенпорта, Плимута и Спитхэда, эскадра, направленная в

учебный поход к берегам Норвегии, срочно отозвана.

В. опубликованном списке участников перелета — пока предварительном — 12 пилотов: Васильев, Янковский, фон Лерхе, Уточкин, Костин, Срединский, Агафонов, Слюсаренко, граф Сципио дель Кампо, князь Эристов, Масленников, Ефимов 2–й.

Из них: 20–летний Александр Агафонов сдал экзамен на звание пилота 15 июня, за две недели до старта. Его сверстник и однокурсник по Технологическому институту Владимир Слюсаренко — 22 июня, со второй попытки, 21–летний Макс фон Лерхе — 29 июня, 22–летний Георгий Янковский — 1 июля…

Васильев располагал аппаратом безнадежно изношенным, на котором летал в Сибири. В Петербурге еще в апреле отправился на Корпусную улицу в новорожденную фирму «Первое российское товарищество воздухоплавания» (она же — «Гамаюн»). Сергей Степанович Щетинин, сам юрист, встретил коллегу с распростертыми объятиями. Может ли «Гамаюн» изготовить гоночный «Блерио»? Однокашнику, однокорытнику? Для милого дружка и сережка из ушка! Лицензия от Блерио имеется, мотор в наличии — не извольте беспокоиться!

Седьмого июля вечером прямо с вокзала поехал в мастерские. Промышленники на глаза ему не показались: отлучились якобы по делам. Аппарат стоял на сборке. К установке мотора еще и не приступали. Мастер поклялся, что с сей секунды пятнадцать человек будут сняты со всех остальных работ и брошены на эту.

Оставалось два дня.

По залу аэроклуба слонялись мрачные люди, один из них, увидев Васильева, просиял:

— Вы пятый!

— Всего — то?

— Еще один, и можно лететь! Вон пытаемся уломать Михаила Никифоровича, если уж сам окончательно не хочет, не отговаривать Тимофея Никифоровича.

Ефимов — с угрюмой категоричностью:

— Тимофея я в эту авантюру не пущу. Он мне брат — единственный и младший, нас двое на белом свете, я за него отвечаю.

Зазвонил телефон: отказался князь Эристов.

— Александр Алексеевич, извольте получить карту.

На что ж похожа она была, отпечатанная слепо и рябо!

Подошел Масленников:

— Очень много неточностей. Составляли ведь как — с автомобиля, на ходу.

— Не с аэростата?

— Голубчик, откуда он у них?

Вглядевшись внимательней во врученный ему рулон, Васильев скорым шагом направился к восседавшему во главе стола Каульбарсу, сонно перебиравшему кончик аксельбанта.

— Позвольте поинтересоваться, как это понимать.

— Чтэ? — с гвардейским прононсом.

— Да то, что названия на этой вашей карте все вверх ногами.

Барон протянул руку, усыпанную старческой гречей. Помыслил. Поднял блеклые глаза.

— Видите ли, …э, милейший… мы рассчитываем на то, что вы, отважные люди, тотчас полетите из Москвы назад в Петербург. Так мы рассчитываем. Потому так и напечатано. Это затрудняет. Но, затрудняя, закаляет. И поощряет. Одолевать препоны. Что полезно. Даже и в видах военных. Честь имею.

Отвернулся, давая понять, что беседа, коею вразумил неразумного, исчерпана.

Хоть ты кол теши на голове его, дивно маленькой, пустой, седо — свинцовой.

Вскоре появились Лерхе, Спицио и Янковский. Решено вскладчину нанять яхту, осмотреть морской берег, над которым следовало лететь, прежде чем повернуть на шоссе.

— Вот, господа, в этом месте, кажется, — взгляните на карту.

— Черта с два, пардон, совсем не похоже, плывемте дальше.

— Хороши же мы будем послезавтра в воздухе, если не видим и отсюда. А утром, в туман? Ведь старт в три часа — туман непременно!

Вечером собрался комитет. Настроение — подавленное. Васильев, коль уж выпало ему, как выражается Уточкин, стать во главе их маленькой партии, зачитал наскоро набросанный меморандум.

**Первое.** Мы только что убедились, как опасно стартовать на море. Если уж вовсе невозможно изменить место, просим принять энергичные меры сигнализации, чтобы найти дорогу на Московское шоссе. **Второе.** Требуем, чтобы вылет происходил лишь при скорости ветра не более чем трехметровой. Если такова она столь ранним утром, то позже усилится, над морем тем более. **Третье**. Просим продлить хронометраж до десяти вечера. Нынче июль, вечера светлые, да и тихие тоже. **Четвертое** — самое важное. У некоторых из нас аппараты только еще прибыли на станцию и не выгружены, кое у кого вовсе не готовы. Надо отложить старт хотя бы на день. Мы ведь обязаны опробовать машины.

Пилоты согласно загомонили. И лишь один голос прозвучал против. Всем знакомый, с характерным заиканием. Сергей Исаевич Уточкин заявил, что — де стыдно, господа. Странный

этот ультиматум явно содержит намерение сорвать перелет. Стыдно, непатриотично и, пусть на него не обижаются, он привык говорить правду и только правду, во всем этом видна странная робость, чтобы не сказать более.

Встал господин Неклюдов и низким, зычным, поставленным голосом испытанного думского оратора объявил, что комитет по вышеприведенным пунктам имеет ответить следующее:

**Первое.** Место и время старта решены окончательно и бесповоротно. **Второе.** Если хоть один из авиаторов вознамерится лететь, считаем задачу выполненной. Ну и, разумеется, положенные призы будут вручены ему.

Надменный Лерхе иронически поклонился в сторону Уточкина, который даже взглядом не удостоил мальчишку.

Неклюдов продолжал.

**Третье.** Вылет при скорости ветра четыре метра в секунду. Комитет достаточно компетентен, чтобы принять это решение. **Четвертое.** Вы что, господа, требуете воздушных шаров у поворота? Нет у нас шаров. Есть же, — он заглянул в листок бумаги, лежавший перед ним на зеленом сукне, — есть эдакая, знаете ли, лампа Миклашевского. Эдакое изобретение, которое отбрасывает снизу свет на облака.

— А если небо безоблачно?

Ответом господин Неклюдов пренебрег, не повернул борцовской шеи.

**Пятое.** Хронометраж закрывается в восемь часов вечера. Полагаю, все меня расслышали. В восемь. Ваше высокопревосходительство, можно ли считать заседание закрытым?

Генерал — адъютант Каульбарс кивнул, по — прежнему поигрывая кончиком аксельбанта.

Меж тем, как авиаторы, вконец убитые полным афронтом, направляются кто на Николаевский вокзал разыскивать свои аппараты и ломовых извозчиков, кто в Коломяги, прямо на аэродром, Васильев же — в мастерские «Гамаюн», чтобы хоть немного помочь в сборке. в Москве, в редакции «Русского слова», метранпаж нервно требует материал — наборщики ждут.

Газетчики действуют наиболее споро и сметливо: во все пункты трассы приехали уже корреспонденты. Курьер скачет от почтамта к редакции, везя телеграмму за телеграммой.

**Тосно.** Ввиду отвратительного состояния дороги здесь опасаются за автомобили, предназначенные для помощи летунам.

**Чудово.** Дождь сильно испортил дороги, зато местный пристав Виноградов мобилизовал целую армию стражников, пеших и конных, для охраны старта от любопытствующих

обывателей.

**Новгород.** Кипит лихорадочная работа. Комиссар этапа Белопольский весьма обеспокоен тем, что еще не готова серебряная братина, которую решено преподнести первому, кто здесь приземлится. Земские врачи неожиданно отказались обслуживать старт, потребовав от имени своего и фельдшеров месячный оклад жалованья за пять дней дежурства. А как же «клятва Гиппократа»? В третий раз площадку для спуска размыло дождем, суетятся солдаты Выборгского полка числом до 200. Потерпел аварию служебный клубский автомобиль, жертв нет.

**Крестцы.** Прибыли хронометристы, построена будка для канцелярии, запас бумаги для протоколов более чем достаточен, Ангара нет.

**Валдай.** Весьма инициативен комиссар этапа Людвиг Клавдиевич Арно. Также три его помощника — студента. Проводится телеграф. Седлают коней стражники. В городе оживления не наблюдается.

**Вышний Волочок**. Перелет совпал с местной ярмаркой, гостиницы переполнены, нет места и в частных домах, корреспондент нашел приют лишь в нескольких верстах отсюда, в Казанском монастыре. Место для спуска холмистое, кругом болота и ямы. Говорят, лучшего нет. Решено экстренно приступить к заравниванию, но обыватели празднуют Казанскую, и рабочих нет. Замечена грубая ошибка в авиационной карте: согласно ей авиаторы должны перелететь железную дорогу, а это верный способ заблудиться.

**Торжок.** Все в порядке. На ровном гладком плато с двумя белыми известковыми полосами авиатор должен издалека заметить два шеста с белыми флагами и пролететь над их створом. На вопрос корреспондента, почему флаги белые, не окажутся ли они малозаметны сверху, не лучше ли заменить их красными, комиссар этапа ответил, что подобная крамола решительно воспрещена начальством. Позади телеграфной будки места для почетных гостей и буфет. Ввиду того, что завтра базарный день и можно ждать движения крестьянских повозок, на протяжении шести верст расставлены стражники и чины сельской полиции, дабы предупреждать крестьян, что по шоссе будут с большой скоростью следовать автомобили, сопровождающие летчиков.

**Тверь.** Полная готовность. В распоряжении комиссара этапа г. Бацова пять автомобилей, два мотоцикла и 12 велосипедистов. Публики ожидается великое множество, город возбужден ожиданием, многие уже окружают место старта.

Словом, везде царит оживление. Взад — вперед носятся по

шоссе добровольцы — студенты, именующие себя по — армейски разведчиками, на гусарский манер заломив фуражки. И вообще все мало — мальски причастные лица постарались не выглядеть мирными «шпаками». Котелки и канотье сменили на фуражки — дворянские или военные у отставных. Комиссар Арно в Валдае надел кожаные куртки и галифе, высокие охотничьи сапоги, — сыро, господа. В Твери комиссар Бацов, бывший полковник, старенький, но жилистый живчик, упросил жену достать из пронафталиненного сундука форму Самогитского гренадерского полка, его же вице — комиссар Егоров явился в цивильном пальто, но флотском головном уборе, авто называет «баркасом», дрожки — «шлюпкою».

# Глава девятнадцатая

Всю ночь с 8–го на 9–е и до половины следующего дня Васильев провел в мастерских. Собственно, помощи от него большой рабочему люду не было: «Подайте (а позже уж и «подай») разводной ключ — да не тот, барин (а позже уж и «Куда смотришь, садова голова, не тот, а вон энтот»), и он, обзывая себя в душе жалким гуманитарием, суетился, как мог.

К утру понемногу понимал: не успеют. Ну, а коль не успеют, значит, Господь так судил. В безумном этом предприятии помешают ему участвовать исключительно внешние обстоятельства, и совесть его, значит, чиста.

Правда, сказал ему ввечеру, расставаясь, Ефимов:

— Шанс долететь имеешь только ты.

Выходит, не судьба.

Но к вечеру мастер сообщил, что его спрашивают господин с дамой.

Он вышел из цеха. Шел сильный дождь, с зонтиков господина и дамы струились потоки воды, однако, невзирая на ненастье, располагавшее к хандре и квелости, его Лидия пребывала в явной аффектации:

— Александр! Мсье Кузминский решил протянуть тебе руку помощи!

Симпатичнейший Саша Кузминский, вместе с которым в Этампе, в школе Блерио, мытарились, на старых аппаратах учились, в одной комнатешке жили в «Отеле трех королей», провинциальном трактире со сварливо скрипучей лестницей, сварливо скрипучие нотации инструктора мсье Колена выслушивали и весьма туманные указания: «Желаете повернуть машину вправо, двиньте вперед правую ногу, влево — левую» (крутились на земле, точно на карусели). И «бреве де пило» вместе получали — у Васильева 225–й нумер, у Кузминского — 227–й, и у «Трех королей» вспрыскивали торжество, ощущая себя впрямь королями…

Кузминский опускает глаза, вертит тросточкой в луже:

— Вот видишь ли, Александр… Помнишь, мне не хватило на аппарат? Ах, ты не знаешь, да, не хотел у тебя одалживаться. Французы говорят, что кредит портит отношения… А мои старики… В Сенате — у папа за спиной: «Бедный Кузминский, два сына у него умные, третий — летун». Я на рулетке тогда выиграл. Представь, четыре тысячи триста, как один сантим. Но уж поломал, теперь у меня новый. Почти новый, и чудный безотказный «Гном»… Однако, Александр, я много летаю,

намерен еще больше, ты удивишься, но я наметил себе путешествие в Китай и даже Гонконг. Так что…

— Я буду осторожен.

— Уверен. Но не о том. Вопрос деликатного свойства. Все затраты пополам. Надо же нанять авто с запасными и механиком. Поеду с ним, не волнуйся, сам…

— Я тоже! — воскликнула Лидия Владимировна. — Александр позволит! — И в знак того, что никакие преграды ее не остановят, свернула зонтик, подвергнув шляпку буйству стихий.

— И призы, прости, пополам. Надеюсь, ты не считаешь это несправедливым?

— Не считаю.

* * *

Москва ждала авиаторов. На Страстной площади, на Театральной, у Красных ворот вывешены были большие транспаранты, на коих студенты — добровольцы должны были отмечать оранжевыми бумажками, кто из участников в какой час завтрашнего дня в каком пункте трассы находится, и уже весь день девятого подле них праздная или пренебрегшая субботними делами публика оживленно спорила, Сергея Исаевича ли ждать первым — «Этот не подведет! Над пирамидами летал — Наполеон!», либо Васильева — «Молод, молоко не обсохло!» — «Зато Ефимова победил!»

Другие газетные сенсации казались нестоящими.

Ну, эко дело, депутат Государственной Думы октябрист Глебов, обозревая воздухоплавательную выставку, случайно положил в карман инструмент — уклономер ценою в десять рублей, на чем был пойман служителем за рукав («Господа, он же октябрист, — позволил себе сострить хроникер. — Эта партия предоставила себя течению правительственных событий и нуждается в уклономере, показывающем, насколько она уклонилась от официальной линии»).

Ну, среди паломников, совершавших целование креста в Царицынском монастыре, обители отца Илиодора, обнаружены в мужском платье две прехорошенькие девицы. Опять же эко дело: «диавольское наваждение» — пояснил всесильный иеромонах…

Нет, нет, нет: главное — завтра полетят!

В Москве погода стояла ясная.

# Глава двадцатая

По тропкам меж ангарами, оскальзываясь, пробирались механики, кто — то у кого — то просил одолжить французский гаечный ключ.

Ушли в свои ангары и некоторые пилоты. Николай Дмитриевич Костин, хмурый более обычного, грыз кончик уса. Вместе с Сергеем Злуницыным, пассажиром, старым товарищем — по одесским еще мастерским, где вместе слесарили, пока хозяин, господин Дробинский, в подражание богатеям — пиндосам, не отправил Николая во Францию летанию учиться. Думали: вернется — загордится, по Европам путешествовал, даже умудрился в Бухаресте за решетку угодить. Тамошние фараоны углядели, что один круг над городом он описал в сторону военной крепости. Разобрались — отпустили. С извинениями. Там, в Европах, не как у нас в участке: чуть что — по мордасам. Но все равно Николай Дмитриевич пуще озлел, на подковырки земляков лишь скалился по — волчьи. Не умел, как они, шуточкой на шуточку: пришлый, из смоленских разорившихся крестьян. В столицу он привез аппарат старенький, разболтанный. Приехав заранее, щегольнул умением чертить в небе виражи с предельным креном, только что не крылом траву коса. Господа из Императорского клуба, сочувственно покачав головами, повели, показали тоже «Фарман», и новый, собранный в какой — то мастерской ПТА (товарищество организовал пилот Лебедев). Костин попробовал было подняться, заглушил мотор, вылез молча.

Злуницын погладил крыло «верной лошадки»: «Старый конь борозды не портит». — «Да глубо не пашет, — огрызнулся Костин, взялся за проволоку, которой укреплены были для надежности видавшие виды плоскости. — Тяни, знай, туже. Не портит, да глубоко не пашет». — «Нам и не надо глубоко. Высоко надо. Полетит, не бойсь». — «Где — то сядет…»

К Борису Масленникову устремился репортер «Биржевки», прознавший новость, отчасти пикантную: пассажиркою умелый летун намеревался взять хорошенькую певичку Морель, в миру Любу Голанчикову, которую самолично обучал летному делу умелый мастер (в Болгарии уж парили в небе его подопечные). «Кес ке се, Борис Семенович, мы не видим прелестной спутницы?» — «Знакомьтесь — мой пассажир и механик инженер Гурвиц». — «Вы не уверены в аэроплане?» — «Как не так! Прошу полюбоваться — тут все своими руками. Взгляните на тяги: не никелированные, как у мсье Фармана, — луженые надежней». —

«Тогда почему?» — «Примета, примета… Как у моряков».

Завернул было к ангарам и Сципио, да махнул рукой, сменил маршрут, в буфет пошел. «Вы, разумеется, уверены, граф?» — «В себе, но не в моем «Моране». Впрочем, а ля гер ком а ля гер, буду жарить, пока не упаду».

Грустный стоял в сторонке Александр Агафонов. Стоял Владимир Слюсаренко: оба, манкируя лекциями в Технологичке, на Гатчинском аэродроме бесплатно работали механиками, рассчитывая взамен получить от клуба заказанные во Франции «Фарманы». Но прибыл лишь один и достался, как и следовало ожидать, секретарю клуба, вездесущему Срединскому. «Безлошадные», — острили репортеры, ничуть не взволнованные горем их.

Слюсаренко все — таки было легче: его сильно держала об руку Лида Зверева, высокая девушка с античным лицом амазонки, девы — воительницы. Генеральская, как и он, дочь, которую учил летать Владимир, и, чего никто не знал, они втайне обручились. Лидии Виссарионовне предстояло, чего, конечно, тоже никто не знал еще, стать первой русской авиатриссой: дитятей будучи, совершила она полет на зонтике в крапиву с крыши, каковою же крапивой и была примерно наказана. Но не разубеждена. В крепости Осовец, которой начальствовал ее отец, Виссарион Иванович, герой Балканской войны, поднималась на воздушном шаре, поощряемая в своем увлечении капитаном (еще тогда) Ульяниным, строила модели. Володя почти подготовил ее к пилотскому экзамену, полет в Москву пассажиркой, помощницей нареченного, должен был стать испытанием и чувства, и умения, но — увы…

Общее внимание на Комендантском аэродроме привлекал Николай Александрович Морозов. В скромном старомодном сюртуке, с небрежной, неубедительной какой — то бородкой. Но — живая легенда, последний из шлиссельбуржских узников. Четверть века в каземате! Четверть века без надежды! И — поразительно! — без отчаяния. Поистине, наука была ему опорою, сохранив не только здравый рассудок, но энтузиастическое приятие жизни.

Просили прочесть стихи. Из тех самых — из сборника «Звездные песни», выпущенного весною в издательстве «Скорпион». Уединясь в именьице Борки, прочел в газетах, что сборник решением Комитета по печати конфискован, владелец же «Скорпиона» Поляков привлечен к судебной ответственности. Морозов не был бы «Воробьем», соратником Михайлова, Желябова, Перовской, коль не кинулся бы в Комитет с требованием судить и автора. Теперь, находясь на аэродроме, то

и дело обшаривал карманы, проверяя, не затерялась ли повестка с вызовом в суд на 27 сентября его, ныне мещанина, приписанного к Богом (но не полицией) забытому городку Молога. Ах, ему не привыкать стать.

Он не чинился. Слабым, но твердым голосом объявил «Песню летчиков»:

Вперед, на крыльях белой птицы!
Легко нам в вольной высоте!
Там белых тучек вереницы
Нас встретят в дивной красоте.
В лицо нам дунет ветер бурный.
Вся даль оденется в туман,
Обнимет нас струей лазурной,
Как брат, воздушный океан!
Стремленью духа нет границы,
Широк безбрежный небосклон.
На мощных крыльях белой птицы
Осуществим наш детский сон!..

Слышал ли стихи в ту ночь Александр Алексеевич Васильев? Или, как утверждают очевидцы, он дремал, положив голову на буфетный столик, на свое кепи? Автор полагает, что слышал. Может быть, они вернули его сердцу то первое, властное чувство освобождения, тот «детский сон», который окрылил прошлой весною и круто изменил жизнь? Или — чувство иное?

**Версия.** Почерпнув из биографической книжки упоминание о некоем незаметном, но многозначительном эпизоде, в котором участвовали Николай Александрович и Александр Алексеевич, автор поначалу усомнился. Решил, что биограф присочинил — для красоты слога. Ну, в самом деле. Незадолго — де до взлета авиатор вдруг подходит к ветерану революционного движения и вкладывает в его ладонь записку. «Моя единственная мечта — воздушная мощь дорогого отечества. Васильев». Если они и знакомы (что возможно: Морозов, напомним, член оргкомитета), то вряд ли коротко. В своей книге Васильев, подробнейшим образом описавший все, что предшествовало старту, ни словцом не обмолвился. Морозов в воспоминаниях — также. Однако в дальнейшем автору попалось на глаза факсимильное воспроизведение автографа. А уж в почерке героя ошибиться вряд ли возможно.

Современному человеку такой жест странен. Может быть, в начале века он бы таким не показался. Но случайно ли, что записка средь многолюдства передана — тайком — именно Морозову? Или выбор адресата продиктован пусть не политической, но особой личной симпатией героя? Второе —

возможно. А смысл, смысл? Не стремится ли Васильев к обнародованию «единственной мечты»? К самовозвеличению? Нет, на него это не похоже. Да если бы и стремился, выбор вокруг широкий — журналисты, писатели… Высокие персоны… Жена, наконец, рядом…

Так не на случай ли чего — то непоправимого, могущего произойти в пути, вывел те строки наш герой? Не были ли они своего рода (опять — таки на случай) возможным завещанием романтика?

Читатель вправе недоверчиво хмыкнуть, но я для себя иного объяснения не нахожу. И если есть здесь доля истины, значит, не слишком — то оптимистичен на старте наш герой…

Привлекала также всеобщее внимание огромная, недвижная, подобная памятнику, — собственных тщетных усилии на посту председателя Думы, лавирования между Сциллой правых, Харибдой левых, рационализмом и целеустремленностью Столыпина, идиотизмом не терпевшей премьера придворной клики, шатания собственной партии — фигура Александра Ивановича Гучкова. Экс — председателя оргкомитета. Да, он тогда уехал. Он узрел необъятность России и исполнился желанием вновь трудиться на ее благо. Вернулся, прибыл сюда, ан председательствует уже фон — барон, старый песочник, который сейчас демонстрирует себя фотографам, выряженный в платье пилота: шлем нахлобучил, кожаную куртку натянул поверх мундирца.

К Александру Ивановичу тоже подступали потливые жидконогие субъекты с фотографическими аппаратами, он поворачивался к объективам монументальной спиной.

И еще колоритный господин с пышными усами привлекал взоры. Точнее — пан. Его ясновельможность князь Любомирский, шеф Варшавского аэроклуба, школы «Авиата», опекавший питомцев школы фон Лерхе и Янковского. В особенности последнего, за коим, пронеслась по трибунам весть, будут следовать целых три авто. Ибо: «Еще Польска не сгинела». Ибо: «Матка Бозка Ченстоховска, змилуйся над нами, над поляками, а над москалями — як собе хцешь». Любомирский — потомок Ягелло, а значит, пшепрашам, родовитей этих «Рюриковичей», в жилах которых и романовской — то крови так себе, голштинско — датский жидкий супчик. Польска — то Жечь Посполита, то сейм, то «либерум вето», когда каждый истый шляхтич одним мановением руки мог определить судьбу нации — не чета нынешним жалким думцам.

Да, фон Лерхе — шваб, но его родственник Герман Генрихович, октябрист — левоцентрист, будучи в Думе при

обсуждении бюджета на 1910 год докладчиком финансовой комиссии, выступил за равенство налогообложения польских губерний с российскими — без ущемления первых. Черносотенец Тимошкин протестовал: «Русские люди не желают, чтобы посягали на русский карман за счет инородцев!» Против высказался также товарищ министра финансов. Председатель объявил голосование. Проект фон Лерхе прошел 148 голосами против 128. Видя такое, правые возопили: «Двери!», и председатель пошел на голосование посредством выхода в одну дверь тех, кто за, в другую — кто против. И все же поправка Лерхе прошла. Тэго Польска пану Лерхе не запаментае. Поэтому и Макс Лерхе заслуживает считаться авиатором польским. «Матка Бозка Ченстоховска, змилуйся над пилотами Полонии…»

* * *

К двум часам ночи пилоты начинают пробовать моторы. Ровно в три звучит пушечный выстрел, возвещая, что старт открыт.

Первым по жребию должен взлететь Васильев.

«Вижу массу дефектов. Приспособленный к индивидуальности Кузминского, аппарат требует дополнительной регулировки. Пробую его в воздухе, сев, приступаю вместе с Кузминским к выяснению тех запасных частей, которые он должен взять с собой и везти за мной. Автомобиль им еще не нанят. А поскольку я отказался от услуг «Гамаюна», то автомобиль фирмы, прекрасно оборудованный, со всем, что требуется, мне не достался. Все — таки в последние минуты мне удалось добыть пропеллер, два колеса, четыре свечи и французский ключ… Хоть туман и не развеивался, настроение царило бодрое. Янковский, Лерхе, в особенности же Уточкин, намеревались долететь до Москвы, не спускаясь. Я с моим опытом перелета Елисаветполь — Тифлис знал цену такой самоуверенности. Мой план состоял в том, чтобы садиться на каждом этапе, уменьшая риск. Вернулся Кузминский и принес ободряющее известие; ему все же удалось найти недурной автомобиль… Около трех утра мне встретился Неклюдов и вдруг принялся объяснять какую — то неправильность в карте. Как сквозь сон, слышатся слова:

— Надо пересекать дорогу не с этой стороны… Тут обогните церковь…

Стоит отчаянный туман — такой, что от ангаров не видно стартовой линии. Кто — то подходит ко мне:

— Вы готовы?

— Нет.

— Почему?

— Мне до сих пор не принесли бензин.

Вот уж повели на старт аппарат Уточкина. Слышу его: «Еду чай пить в Москву. С баранками. До скорого свидания!»

Откуда — то из полумрака звучат овации несметной толпы. Привычное ухо улавливает по звуку мотора, что Уточкин взлетел.

Мне тащат бензин. Кузминский меряет его. Оказывается, удельный вес слишком тяжел, значит, мотор быстрее перегреется, значит, уже нельзя в полной мере рассчитывать на его энергию, значит, приходится больше бояться, что он откажется работать. Приятная перспектива! Тем временем поднимается Лерхе, вслед за ним Янковский. Наконец и мой аппарат готов. Положив в карман свечи и ключ, иду к старту. По пути Ефимов:

— Лети скорее — туман усиливается.

Сажусь на аппарат. Около меня Шиманский, он без машины, он вконец расстроен, но он помогает всем, кому может: не понадобится ли чего? Клош не обмотан, скользит, может вырваться из рук.

— Дайте кто — нибудь платок!

Шиманский дает свой. Механик заводит пропеллер. Ветер ударяет в лицо. Рука инстинктивно подымается вверх. Аппарат вздрогнул, сделал несколько скачков. Поднимаю руль глубины. Я в воздухе. В Москву, в Москву!»

Старт был открыт в 3 часа утра. Уточкин взлетел в 3.20, Лерхе — в 3.31, Янковский — в 3.33, Васильев — в 3.36.

С Комендантского передается сообщение по трассе (распоряжение барона, несколько, прямо скажем, запоздалое): всем мотоциклистам и велосипедистам иметь при себе бинокль, кусачки для проволоки, пилу, топор и веревки.

— На каком они там свете? — спрашивают друг друга студенты — разведчики. — Господа, может быть, у кого — нибудь есть топор? А зачем? Куда за всем этим ехать?

Но телеграф стучит далее: увидев летящего, с места не отлучаться, ожидая следующий за ним автомобиль, поскольку не исключена возможность, что оный везет должностное лицо либо важное распоряжение.

— Ну, коллеги, это уж из Щедрина Михаил Евграфыча, Господа Помпадуры.

— Точнее — «История города Глупова».

Через четверть часа после Васильева — последним из пилотов монопланов — взлетает на своем «Моране» Сципио. Машина хоть бита — перебита, но наиболее быстроходна. Граф — единственный, кто решил следовать не собственному устремленному вниз взгляду, но карте. А поскольку она неудобна, намотана на валик, который надо вращать, и рук, так сказать, на

это не хватает, он порвал ее на клочки и сложил, как колоду игральных карт.

Дошла очередь до бипланов. Весело подмигнув судье на старте, взлетел Масленников. Ни на кого не глядя — Костин.

Тем часом над аэродромом все кружил и кружил Срединский, похоже, вовсе не намеренный стартовать. Сел, жестом подозвал членов комитета. Вполголоса сообщил, что новый аппарат, названный ими «Память Мацкевича», для полета не годен. Регулировка отвратительная. Попросил исключить себя из списка.

Видя, что он удаляется к трибунам, к барону и Неклюдову наперегонки бегут Слюсаренко и Агафонов. Просят, молят освободившуюся машину.

Что стоило сановным господам сообщить пилотам об опасениях Срединского? Что стоило ему проявить корпоративную солидарность? Но оргкомитет, но Императорский аэроклуб принимали импортный «Фарман». Но — Срединский уже секретарь Императорского клуба. Но — все они заинтересованы в том, чтобы как можно большее число авиаторов приняло участие в перелете. Тузы отходят совещаться. Возвращаются: «Кто, господа, претендует, подписывает обязательство треть стоимости оплатить клубу». Агафонов, бедняк, отступил. Слюсаренко махнул рукой в знак согласия: авось, отец, генерал, одолжит. Да и приз возможен. Что ж, так тому и быть. А чтобы без обид, чтобы и число участников не уменьшить, Агафонову дать тот самый ПТА, от которого отказался Костин.

— Летим, — шепчет Агафонову его пассажир, соученик по Техноложке, по Гатчинской школе Колчин, — Летим, а то раздумают.

Агафонов взлетает, за ним Слюсаренко. К его спине прикасаются теплые колени Лиды Зверевой, на его плечах ее руки. Минут через десять в моторе начинаются перебои, Слюсаренко движением головы показывает невесте, что надо возвращаться.

На Комендантском к нему подбегает Шиманский. Лидия Виссарионовна Зверева рассказывала потом, что он предложил Слюсаренко свой, на свои деньги купленный мотор — с условием, что сам полетит пассажиром. Репортеры утверждали, что Шиманский был вне себя, говорил, что поставил все на карту, продал в Тамбове синематографическое заведение, оставил разутыми — раздетыми жену и детей, разорен, по уши в долгах, и если нынче не полетит, ему один выход — в петлю лезть.

Слюсаренко молящим взором смотрит на невесту. Лида снимает перчатки. Много надо времени, чтобы вмонтировать и отладить новый мотор, она должна им помочь.

# Глава двадцать первая

Сделав положенный круг над аэродромом, Васильев повернул к морю. Туман над прибрежной косой гороховый: обещанных для ориентировки судов не разглядеть. Сулили чуть ли не крейсеры. Дело, конечно, ограничилось несколькими катеришками, на которых, верно, там, внизу, хлыщи барышень катают. Надо стараться лететь вдоль самой кромки берега. Маркизова лужа и в самом деле что лужа: упадешь — хоть не утонешь. Вчера он запомнил, что после пятого полуостровка — поворот. Этот, кажется, третий. Или четвертый? Окаянный туман. Да, обещали еще неведомую «лампу Миклашевского», дающую снизу отражение на облака. Либо ничего она не отражает, либо, что скорей всего, попросту забыли. Обещали, впрочем, в последний момент и воздушные шары. Говорят, действительно подняли. Но прав Сергей Исаевич Уточкин: чтобы его заметить, надо на него сесть.

Они верили лишь собственным глазам. Костин, к примеру, в поисках Московского шоссе, основного ориентира, дважды садился(?!) с целью расспросить местных жителей.

«Санктпетербургские ведомости» по причине правых взглядов, симпатий к чинам оргкомитета, решившие отчасти переложить вину с больной головы на здоровую, проворчали: «Авиацией занимаются и морские, и штабные офицеры, для которых буссоль и карта — не Белая Арапия, но среди участников занимали видное место люди без всякого образования, вчерашние велосипедисты и автомобилисты, у которых весь ум в икрах и которые смотрят на компас, как гусь на молнию».

Соображение резонное. Но мы — то с вами знаем, кто виноват, что не полетели морские и штабные.

Вернемся к Васильеву.

Он нашел поворот не по шпилям и куполам Северной Пальмиры, но по косым черным дымам бесчисленных фабричных труб. Словно дредноут плыл там, внизу, устремленный в просторы нового века — ко благу ли человечества, к несчастьям ли, как знать?

«Сто двадцать лет назад, — начинает свой репортаж «Русское слово», — Радищев писал: «Отужинав с друзьями, я лег в кибитку». Всего лишь 120 лет назад! Но вот другой контраст. 120 лет назад была написана радищевская книга, и только 5 лет назад она увидела свет в России. Мы не удивим Европу. Она видела уже полеты Париж — Мадрид, Париж — Рим — Турин, Париж Утрехт — Брюссель. Мы займем скромное место — кажется, пятое. Но и

оно для нас — национальный праздник. Ведь у нас лишь пять лет назад радищевская кибитка взлетела…»

Намек, как мы понимаем, на события первой русской революции.

* * *

Внизу, подобно сохнущему на берегу рыбачьему неводу, змеились часто сплетенные пути железнодорожного узла. Какой основной, какие запасные? Пути сходились к еле видимым стрелкам, разбегались, скрывались за пакгаузами. Где нить Ариадны, коей надо держаться? Тут же черт ногу сломит.

Его осенило: впереди идут Лерхе и Янковский, верно, они уже определились на маршруте, увидеть бы их… Вскоре он заметил мелькнувшую меж облаков темную черточку. Кто — то из них, чьи — то крылья.

А вот внизу и долгожданный Московский тракт.

Впереди ж, вероятно, Янковский. Новехонький «Блерио», ухоженный так, что на земле хотелось погладить его по капоту, похлопать, словно по холке скакуна, летел странновато — неровно. То дыбился вверх, то нырял. Что, и Янковский не уверен в направлении? Зря — вот же петляет шоссе. И держась его, Васильев, тем не менее срезал углы на поворотах: благо на небеса не ипподромная дорожка. На прямых же Янковский от него легко ускользал — лучше, должно быть, работал двигатель.

Сильно тянул клош: чужая машина, необлетанная тобою, все равно что жеребчик, впервые почуявший руку твою на своих удилах, твой шенкель. Клош тянул, приходилось то и дело менять руки.

Попытался рассмотреть карту, Н — да — с, господа, не для него напечатано, не мастак он в картографии, да и оттиск бледный… Впереди показались крыши — тесовые, за ними железные, ближе к церкви. Это, несомненно, Тосно. Мотор гудит исправно, перламутром отливает прозрачный диск впереди. С улиц машут, кричат невнятное, но радостное, и радостно на душе. Минуло полчаса, унеслись назад леса, деревеньки, снова леса, вот и бурые стены Чудова монастыря. А зачем нам здесь, в Чудове, приземляться? Мы, глядишь, и Новгород преспокойно минуем.

Ах, бабушка говаривала: «Не загадывай, Сашенька, наперед, загад не бывает богат».

«Вдруг я услышал, что в моторе перебои. Черт возьми! Взглянул на контрольную трубочку, показывающую высоту бензина в резервуаре. Вижу — пуста. Надо спускаться в Новгороде. Над самым городом опять тревога. Вдали на шоссе сломанный аппарат, на хвосте № 4. Уточкин! А вот и его характерная фигура. Жив — слава Богу!

Старт обозначен перед ангарами. Возле них стоит «Блерио». Уверенно снижаюсь чуть левее, но аппарат, коснувшись земли, неожиданно заскакал и увяз в болоте. Как оказалось, старт был устроен справа от ангаров (на карте ошибка!), и я, подобно Янковскому, только благодаря счастливой случайности не поломал машину. Вылезти из аппарата нет никакой возможности. Подбежавшие солдаты взяли меня на руки и, шлепая по колено в воде, потащили к ангарам».

«На таком старте только на бекасов охотиться», — жаловался потом Агафонов.

* * *

Это происходило в восьмом часу утра. Что же было до того с другими?

Фон Лерхе от самого Петербурга пытался гнаться за Уточкиным, но безуспешно: его моноплан, единственных «Этрих», хоть и новенький, был не в состоянии развить такую же скорость, как отличавшийся лучшей аэродинамичностью «Блерио». Над Чудовом Лерхе от Уточкина отстал, и у него самого «сидели на хвосте» Янковский и Васильев. Однако, поскольку Уточкин не долетел 10 верст до Новгорода, Лерхе сел там первым: на минуту раньше Янковского, на пять — Васильева.

С поляны увидели, что «Этрих», пролетев створ, вроде не собирается приземляться. Полетел дальше. Вернулся. Сел. Его вынимают.

«Вид его ужасен, — телеграфирует репортер. — Воспаленные красные глаза безумца, перекошенное лицо нервно подергивается. Он производит впечатление человека, не отдающего себе отчета в происходящем. Несут, вручают серебряную братину с гравированной надписью «1911 год. Перелет Петербург — Москва. Первому авиатору, прилетевшему в Новгород». Он роняет ее в лужу».

Какие уж такие особенные переживания в воздухе почти доконали бывшего камер — пажа, получившего в самом привилегированном военном учебном заведении достойную строевую и физическую закалку? Известного спортсмена, автомобилиста, которому случалось в пробегах мускулистым плечом выталкивать из родимых колдобин доблестный «Фиат»? Турниста с осиной, но несгибаемой талией? Завсегдатая атлетического заведения доктора Краевского, где он играючи орудовал двухпудовиком? С бритым, гравюрным, невозмутимым лицом тевтонского рыцаря — лицом — забралом? Скрытая неврастеничность аристократической натуры? Да нет, иначе бы фон Лерхе вовсе прекратил летать. А он предавался этому увлечению долго, добровольцем вступил в войско сербов во время

Балканской войны. В авиачасть — в войну мировую. В восемнадцатом, когда английские интервенты высадились на нашем Севере, сформировали там из своих и белых пилотов сводный отряд, в его составе был и Лерхе. Затея кончилась ничем — мороз помешал бриттам, белогвардейцы — пилоты по льду, через Карское море, перебрались к Колчаку. Среди них и фон Лерхе. Характер, согласитесь, стойкий.

А что здесь — в Новгороде?

Новичок…

Когда сел Васильев, комиссар этапа Белопольский заметил ему, что он (как, впрочем, и Янковский) пролетел в стороне от створа. Лерхе бросается к ним и бессвязно требует, чтобы они взлетели снова и выполнили правило. Янковский резко отвечает товарищу, что белые флаги на мачтах сверху не видны. Подходит пан Любомирский: кавалькада варшавской «Авиаты» уже здесь.

— Панове, — урезонивает он, — вшистко в пожондку, все в порядке, господин комиссар, не предадим этому значения.

— Предадим! — кричит потерявший голову Лерхе.

Комиссар Белопольский соглашается оставить инцидент без внимания.

Лерхе жаждет лететь дальше тотчас. Любомирский и Белопольский урезонивают безумца. Всем, в том числе князю, предлагается щедрый, с гастрономическими изысками, завтрак. Янковский не возражает — ему надо отдохнуть. Лерхе попадает в крепкие объятия врачей.

* * *

На трассе до Новгорода тем временем происходит следующее.

Борис Масленников, первый из группы бипланов, уверенно миновал Тосно, где был захронометрирован в 6 часов 18 минут. Время занесено в протокол, который было положено вести в трех экземплярах. Зачем, никому не известно. Разве чтобы занять делом побольше добровольцев и тем увеличить суету.

Спустя четыре версты на высоте 900 метров мотор чихнул, умолк, заговорил было снова, но заикаясь, и окончательно затих. Борис Семенович, летун умелый, перешел на планирование, выбирая поляну поровней. Вот, кажется, подходящая. Оставалось метров восемьдесят, как злой «Гном» вдруг зататакал, машина рванулась вниз, и ее перевернуло. Над головой Масленникова пронеслось что — то большое и темное — тело механика.

Им повезло; зеленая поляна оказалась попросту покрытым ряской болотом. Повезло, потому что аппарат упал прямо на них, и они ушли по горло в топь. Благо, к ним уже бежали крестьяне. Пропеллер пришелся на корневище и разлетелся в щепки, руль —

также. Вздохнул Борис Семенович и, в грязи с ног до головы, этакий водяной, пошлепал к шоссе, где катил уже к месту происшествия автомобиль с механиком, комиссаром и репортером: блокнот наготове, карандаш в зубах.

— Как ваше самочувствие?

— Прекрасно. — Борис Семенович верен себе. — Жалко, в лужу сели. В буквальном смысле слова. И промокли насквозь.

— Намерены ли продолжить полет?

— Какое там…

* * *

Через некоторое время в Тосно сел Костин. Механик выбрался, чтобы подтянуть стяжки, и обнаружил, что холст руля оторвался от каркаса: на пенсию пора бы ветхому «Фарману». Дамы из публики принесли иголки, нитки, взялись заштопывать. Костин вздремнул в тенечке под крылом. Когда открыл глаза и узнал, что спал полтора часа, что давно прилетел Агафонов, крикнул механику:

— Злуницын, крутани, прыгай на ходу!

На его удачу, Агафонов маялся в Чудове, искал отвертку, которой на стартовой поляне на нашлось: послали верхового стражника в ближайшую кузницу. И там подходящей не обнаружили. Отвертку дал Колчину, механику Агафонова, механик Костина Злуницын.

На Новгород они ушли практически одновременно. Отсюда начался их, так сказать, персональный поединок.

* * *

Во второй половине дня в Чудове объявился барон Каульбарс. Из Петербурга он отбыл с ревизией трассы в шестом часу утра, но авто потерпел аварию, и на крестьянской подводе генерал доковылял до Любани, где сел на проходящий поезд.

Ознакомившись с произошедшим здесь до него, изъявил удовольствие ведением протоколов, соболезнование несчастию Масленникова и крайнее недовольство тем, что авиатор Агафонов не имел при себе нужного инструмента.

* * *

В Санкт — Петербурге, в буфете Комендантского аэродрома, за особой загородкой обедают Неклюдов и Срединский. Сюда доносятся звуки мотора, который все пробуют не потерявшие надежду Слюсаренко и Шиманский. Срединский, желая понравиться, обращает беседу в русло высокой политики: «Вы не полагаете, что нынешнее положение международных дел чревато, и весьма? Я читал, что германцы в ответ на протест Англии призвали четыреста тысяч запасных. Что крейсер «Бремен» держит курс в океан…» — «Ллойд — Джордж жаждет роли

Бисмарка, — глубокомысленно замечает видный думец. — Недооценивает темперамент нынешнего канцлера. Обольют они Европу — то кровью…» — «Полагаете?» — «Со временем — несомненно. Кстати, вчера Марков у меня спрашивает: «А где эта Агадырка, что за дырка такая?» Напомнил анекдотический случай. Когда у нас с макаками затеялась война. В клубе за пикетом — военные высшие чины. И Струков, генерал — адъютант, старый кавалерист, спрашивает: «А где находится она, Япония?» — «На островах», — отвечают. Не поверил. «Полноте, господа, как это может быть империя — на островах!»

Запись в сафьяновой тетради государя: «10 июля. Воскресенье. Утро было жаркое, с неясным солнцем. В 11 часов началась обедня на юте. После завтрака простились с Мишей и Ольгой. В 2 1/2 «Полярная Звезда» снялась с якоря; провожал я недолго на моторе и затем съехал в старую бухту на Павио. Оттуда прошел по знакомой тропинке до северной оконечности острова. Вернулся на яхту в 4 3/4. После чая покатался в байдарке и почитал до обеда. Поиграл в домино».

Мы не знаем, что читал император. Не исключено, доставленный из Петербурга, на особой мелованной бумаге отпечатанный номер «Нового времени», обозрение международных дел стратега и полемиста М. Меньшикова. «А в чем дело? Германия направляет старенькое небольшое судно в захолустный марокканский порт? Нам — то что за дело? Почему бы не разрешить немцам смешной затеи переселить часть своего населения на варварийский берег или в пекло Центральной Африки?»

На Комендантском Неклюдову внезапно вручают телеграмму: «Из Сиверской. Лопнул бак с бензином, сел в лесу близ станции Оредеж. Если удастся запаять, продолжаю полет, в противном случае возвращаюсь. С наилучшими пожеланиями граф Сципио дель Кампо».

— Ничего не понимаю, — говорит Неклюдов. — Какая Сиверская, откуда Оредеж?

— Это Виндавская железная дорога, — поясняет Среди иски и.

— Сам знаю, что Виндавская. Куда ж он летел? Не в Варшаву же, не в Киев?

Сципио, действительно, заблудился. Сперва в тумане, потом, когда выпростал из кармана «колоду» клочков карты, запутался окончательно. Опустился пониже: под ним шоссе. Откуда ему было знать, что оно не Московское, а Царскосельское? Бог знает, куда бы его занесло, если бы не лопнул бак.

Сел на поляне, пешком через лес побрел на станцию, которую

приметил сверху, и дал телеграмму. А также другую — с покорнейшей просьбой прислать механиков. Дождался, они явились, походили, повздыхали: характер аварии таков, что винить — паять надо в столице: «Холера ясна!» — выругался граф. Пошел искать еще помощь и, к счастью, набрел на исправника, проявившего чудеса распорядительности. Вскорости явились туземцы с топорами и пилами, поплевали на ладони, проделали просеку, получили «на чаишко», и на железнодорожной платформе «Моран», сопровождаемый хозяином, вернулся в Петербург. В мастерские Офицерской воздухоплавательной школы.

* * *

Новгород. Васильев торопится стартовать. «Александр Алексеич, не желаете ли перекусить? У нас уж все накрыто». — «Некогда, господа. Скорее бензина и масла!» Кажется, обиделись.

Местный хлебосол Белопольский в роли комиссара был, извините, ни к черту. Этакая странность пришла в голову: вместо того, чтобы приготовить все необходимое подле ангаров, распорядился запрятать бензин и масло в какие — то подвалы. Ключ, понятно, у того, кто «сейчас тут был, верно, на минутку отлучился». Бензин волокли в четвертной бутыли, масло еще бог знает в чем. Да есть ли воронка? «Господа, у кого ж она?» Выяснилось, ни у кого. Попытался налить без воронки: бес с ним, что «разведчики» попачкали тужурки — корпус залили, педали, клош… Руки скользили! «Нет ли тряпки?» Со всех сторон тянутся носовые платки. И их перепачкал. Некто шустрый тащит охапку стружек, некто озабоченный закурил папироску, спичку было отбросил… «Вы с ума сошли — сгорим!» — «Э, барин — барин, что вяжетесь с безрукими?» — старик — буфетчик несет стопу салфеток.

Его авто с механиками, разумеется, не приезжало. Сам осмотрел мотор, переменил две свечи, вычистил остальные… Показал солдатам, как держать и отпускать аппарат. «Господин Белопольский, поверните пропеллер». Господин робко пятится. «Ну, кто — нибудь». Охоты не изъявляет никто. Не просить же Янковского или Лерхе — неловко, конкуренты.

Дальнейшее известно: появился Уточкин — помог.

Васильев ушел из Новгорода раньше Янковского. На сколько тот задержался, не знал (позже выяснилось, что на час пятьдесят минут). Ясно одно: он — лидер.

Это чувство торжества вскоре сменилось иным — настороженности. Сильней сделался встречный ветер, то и дело менял направление, бил то в правую, то в левую скулу, что могучий, умелый и злой боксер. «Тучки небесные, вечные

странницы», не жемчужные, но обратившиеся в серое рубище, тяжелое от сырости, хлестали аппарат, норовили заслонить то землю, то зенит. Одна обдала мелким дождем, и тотчас отяжелели крылья. Но не от горсти капель машина резко канула вдруг вниз: начались воздушные ямы. «Слыша раньше от заграничных авиаторов о существовании таких ям, в которые аппарат сразу падает на 150–200 метров, я считал эти рассказы анекдотами, теперь…»

Он понимал, что Валдайская возвышенность — не какие — нибудь там Альпы, Пиренеи. Но и болотистые, овражистые горки эти рождали завихрения почище, нежели теснины Кавказа, когда в Тифлис летал. И кудлатую шевелюру леса ветер точно частым гребнем то всю враз в одну сторону причесывал, то в другую..

Вдали показались Крестцы — крыши, церквушка. Хотел было сесть — не углядел стартовой поляны. Ветер повернул, двинул слева, машина шла боком, иначе не могла. Ни лужайки внизу, ни души.

В десятом часу утра внизу, наконец, предстало поле. По нему навстречу бежал человек, размахивая флагом. Рукой, покрытой кровью от того, с какой силой был сжат клош, Васильев двинул его от себя, колеса коснулись земли, побежали…

Это был Валдай.

Похоже, пилот пережил самые страшные в жизни полтора часа.

* * *

Янковский приземлился в Крестцах: старта, впрочем, тоже не нашел, сел неподалеку в овсы.

Лерхе… Вероятно, его вообще не следовало пускать. Как мог, уговаривал прервать полет князь Любомирский. Нет — вырвался. Махом перевалился через борт глубокого фюзеляжа «Этриха», жестом потребовал заводить. Поднялся.

**Свидетельство.** «Он держится низко над землей, полет его производит странное впечатление, словно он не знает, лететь ли дальше. Сначала направляется к городу, потом заворачивает, снова и снова, и на середине второго круга опускается, однако будто бы непреднамеренно. Его ведут под руки, на голове платок. Он утверждает, что аппарат упал, а он ушиб голову. Аппарат совершенно цел. Авиатора увозят в больницу, где обнаруживается сотрясение мозга».

**«Московские ведомости».**

Янковский уже в Валдае. Пьет чай. Спокоен, мягок, ровен в обращении. Его спрашивают, откуда шрамы на лице. «Я был отчаянным корпорантом в одном из германских университетов».

Кажется, он ничуть не утомлен. Кажется, приехал в вагоне

второго класса — в серенькой своей пиджачной паре. Не будь наброшена на спинку стула кожаная куртка, не лежи у носка сапога шлем.

Две противоположности — Васильев и Янковский. Первый — тонок, пылок, нервен, литературный дар (вспомним строки о «бледных костлявых руках смерти», мнившихся ему в ветвях под Валдаем) делает натуру более пластичной, подверженной художественной фантазии, но менее защищенной. Одолевать глубоко спрятанную, подавленную привычкой, но теплящуюся боязнь высоты, постоянно одолевать и потому предугадывать опасность, однако ж взывать к личной чести, стремиться ее не уронить — само по себе подвижничество. Янковский — сильней, бронированней, порывы не властны над ним. Не случайно в том же 1911 году он предпринял попытку совершить перелет Варшава — Берлин, но в Познани не приготовили запасных частей, пришлось прервать маршрут. Как бы то ни было, он первым пересек по воздуху границу империи. Георг — Витольд Янковский был вторым пилотом у Игоря Сикорского, когда тот в мае 1913 года поднял в небо первый свой фрегат — «Гранд». Позднее участвовал в первом слепом — по приборам — полете «Русского витязя». Склонен к конструированию и, скорей, к анализу техники, которой доверился, чем к самоанализу и предвидению последствий собственных поступков в сложных, подчас закулисных земных обстоятельствах. Так, в 1916 году, доложив специальной комиссии об объективных трудностях управления «Муромцами», невольно дал повод верховному главнокомандующему — царю — перечеркнуть идею дальнейшего выпуска уникальных воздушных кораблей.

Душа, обрамленная сталью, на которую натянуты дивно тонкие струны, — редкость величайшая. Природа дала Васильеву одно, Янковскому — другое. Природа соединила, казалось бы, несоединимое в ренессансной фигуре великого Михаила Громова. Атлета, красавца, наделенного, кроме мужества и отваги, педантичной организованностью, осторожной предусмотрительностью. Все, что может произойти в полете, он представлял и в воображении — художественной ипостаси предвидения. Мысль о том, что впереди, приходила не только по пути выкладок и опытов, но и озаряла. Михаил Михайлович изучал труды Сеченова, стремясь познать, закалить, усовершенствовать свой нервный аппарат. Но и страстно любил литературу, великолепно декламировал Пушкина, Гоголя (говорят, «Старосветские помещики» в его исполнении звучали лучше, чем у Игоря Ильинского). Летчик Громов блистательно рисовал. Плакал, слушая «Вокализ» Рахманинова. Завещал, чтобы

на похоронах его вместо траурных маршей исполняли это произведение, полное борений страсти: поистине — «пер аспера ад астра», через тернии к звездам.

Такие, как он, раз в столетие рождаются.

* * *

В Новгороде разом приземляются Агафонов и Костин. Верно, это было эффектное зрелище: бипланы шли на посадку голова в голову (или можно сказать и так — стабилизатор в стабилизатор) и так же пересекли меловую черту, и встречены были овациями.

Костину со Злуницыным вновь необходимо перещупать каждую проволочку тяг, каждый стежок подшитого руля. На это уходит больше трех часов. Но столько же возятся у своего ненадежного «Фармана» фирмы ПТА Агафонов и Колчин. Оба экипажа — единственные верные претенденты на приз для пилота с пассажиром. Костин, надо полагать, уверен, что опыт поможет обогнать мальчишку. Эх, если бы ему аэроплан, а не эту телегу…

Оба долетают до Крестцов и остаются ночевать.

Москва, невзирая ни на что, включая многочисленные пожары, искони легковерна и исполнена поистине неискоренимого оптимизма.

Москва хлынула за Тверскую заставу чуть ли не в полдень, наивно считая, что долететь до нее от северной столицы можно за считанные часы. «Эко дело, сударики, там, наверху, чай, ни шлагбаумов, ни семафоров каких, да и дорога торная, без ухабов, эй, залетны — и…» Вали да вдоль по Питерской, огибая Триумфальные ворота (в просторечии Трухмальные), теснясь обок. Гиляровский, летописец наш, сохранил шутку: во всей — де Москве найдутся только два трезвых кучера — один правит лошадьми на фронтоне Большого театра, другой же — на Триумфальных воротах. Правда, над оперой и балетом скачет мужчина — Аполлон, на Тверской же — богиня славы с венком (в просторечии «баба с калачом»).

Трюхали коляски с купеческими семействами — отцы прямо из Сандуновских бань, минуя трактиры (у Яра ждали их после торжества, растегаи пекли, рябиновую на лед ставили), лихачи с необъятными ватными задами покрикивали пешеходам «Па — абе — регись» и сами береглись властно тявкающих сиренами «Фиатов», «Дарраков», модных «Делоне — Бельвиль» 1910 года и вовсе уж фешенебельных «Дион — Бутонов».

С Кузнецкого моста, скоротав там ночь после спектакля в ресторане Щербакова, ехали актеры. Барышни ехали, обмирали, узнавая чарующий профиль Качалова, кумира Художественного театра, его интеллигентное пенсне, в другом кабриолете — императорский бронзовый лик Императорских театров артиста

Южина, князя Сумбатова, премьера Малого театра…

Кто только ни ехал, ни шел в направленьи Ходынки! Шли бледные испитые ткачи с Трех гор, неприязненно косясь на ражих мясников — охотнорядцев. Шли студенты, обитатели громадной «Ляпинки». Ехали банкиры, магазинщики с Дмитровки, картежники и бильярдисты из Английского клуба — вплоть до старцев, кажется, «времен Очакова и покоренья Крыма», пробудившихся от дремоты в Портретном зале. Шли — это с другой стороны, с Башиловки, — похлопывая стеками по сапогам, горделивые московские малыши — жокеи и беговые наездники — коломенские версты, а на почтительном расстоянии валили за ними цыгане.

Все сие многолюдство шарахнулось вдруг, сбилось влево, чтобы дать промчаться трубящему, блистающему касками и начищенными крупами желто — пегих битюгов поезду Тверской пожарной части, на всякий, как говорится, пожарный случай вызванному распорядительным помощником градоначальника г — ном Модлем. Г — н Модль вновь проявил себя ревнителем авиатики, отчасти даже меценатом: о прошлом годе, когда Сергей Исаич Уточкин, порхая над Первопрестольной, намеревался облететь Храм Христа Спасителя, но сел на Пресне, именно конные стражники, выставленные рачительным Модлем, поскакали галопом и помогли завести аппарат. Это дало речистому думцу, кадету Маклакову пример «дружной совместной работы правительственной власти и общественных сил».

Завтра газетчики станут острить, что в столь невиданно обильном и невиданно раннем съезде публики на Ходынку сыграло роль русское «авось». «Всяк бежал заранее, уповая, что авось летчик виднеется уже над Всехсвятским». Но и газетчики сами торопились «на авось».

Томительно тянется время. Хорошо, что буфет торгует на славу.

«В Валдае, — писал Васильев, — царил образцовый порядок. Я отладил аппарат, сменил еще две свечи, выпил чаю, принял каких — то успокоительных капель, предложенных любезным доктором, и занялся просмотром карты до Вышнего Волочка, из расспросов окружающих желая установить, как далеко отстоит он от Валдая, так как на карте расстояния обозначены не были. В 12 часов я взлетел. Небольшой ветер на высоте вдвое увеличился. Когда пролетал мимо Валдайского озера, меня начало качать и бросать, пожалуй, еще больше, чем в предыдущем пути. Вокруг царила дикая свистопляска. Порою мне казалось, что я цепляюсь за верхушки деревьев. После полуторачасовой борьбы я увидел

Вышний Волочок. Начал искать старт — тщетно. Покружившись напрасно несколько минут и отчаявшись спуститься на этом этапе, я резко повернул по направлению расстилавшегося подо мною шоссе и, стиснув зубы от досады, решил лететь к Торжку».

Как знать, не повезло ли нашему герою. Янковский, к примеру, приземлился, но едва не угодил в яму — точнехонько на финише.

Чуть позже, когда он уже поднялся, на шоссе затормозил автомобиль: сопровождаемый свитою явился барон Каульбарс. Его и к яме подвели: глубокой, с обрывистыми краями. И указали, что на карте здесь имеется ошибка, Янковский спускался почти наугад.

Барон выразил по поводу сказанного недовольство и заметил, что сегодня авиаторов больше не будет.

* * *

Но и без этого уверенного заявления все равно произошло бы то, что непременно случалось в каждом пункте отбытия председателя комитета. Лишь только скрывалось в пыли авто генерала, стражники сворачивали цигарки, заворачивали лошадей и отправлялись на покой. Их примеру следовали «разведчики» — автомобилисты, мотоциклисты, велосипедисты. Секретари складывали протоколы, комиссары, изображая крайнюю усталость, потирали руки в чаянии домашнего обеда с рюмочкой.

О ты, родимая показуха! Потемкинские деревни — неизбывные! Кажется, время над ними не властно — одна лишь новация на протяжении веков. Во дни совсем недавние по обочинам того самого шоссе, над которым летят сейчас персонажи нашей правдивой повести, сколько высилось фундаментальных транспарантов с лозунгами об успехах! Их невозможно было прочесть из окна бегущей машины, они проносились, багряные, подновляемые, чтобы не выцвели, дорогие, бесполезные…

А то, помню, неподалеку от моего дома годами мок, мерз, то пылью, то снегом засыпаемый, типичный плод долгостроя. Сперва на заборе красовалось: «Сдадим объект к 1 Мая», потом — «к 7 Ноября», опять — «к Первомаю», опять — «к Октябрьской годовщине», пока, отчаявшись назвать точные сроки, ответственные за агитработу не решили написать попросту: «Вперед к коммунизму».

Не смешно…

И еще соображение. Подумайте — ка: помимо стражников, выставленных по приказу начальства, остальные лица, причастные к обслуживанию перелета, были, так сказать,

общественники. Какая же индифферентность и в ту пору владела обществом, если, посуетясь перед власть имущими, за их спиной все бодро — весело бежали восвояси?..

* * *

День 10 июля перевалил за середину.

Янковский в 16.47 стартует из Вышнего Волочка. Верст через 15 у него заглох мотор. На шоссе длинный обоз, садиться невозможно. Спланировал на лес, напоролся фюзеляжем на верхушку сосны. Повис, выпал. Повредил руку. Доставлен назад в город. Решил ждать утра.

Васильев далеко впереди. Летит к Торжку. Вскоре сплошной зеленый ковер внизу словно прорежился, истончился, мелькнула, кажется, крыша, другая, искоркой блеснула колокольня. Не мираж ли, спросил он себя, видится воспаленному воображению? Нет, похоже, место жилое. А коли так, где край леса, шоссе, насыпь железной дороги? Неужто сбился с маршрута? Все насмарку? Не помня себя, круто взял влево, крыши исчезли как не было, землю заволокло лесом. Солнце до сих пор светило все справа и должно, должно было светить…

Сколько времени продолжалось то рысканье, затмение, несомненно, рассудка, позже вспомнить не мог. Он и куда летит — то забыл. В Тифлис? В Кушку? Одиночество, беззащитность.

Очнулся, когда меж стволов буднично явилась желто — бурая краюха голой земли с ножевым в ней лезвием железнодорожного пути. А вот и шоссе. Неторопливо рысит на сивой лошади синий городовой. Господи, никогда бы не подумал, что интеллигент может испытать прилив радости, лицезрея полицейского. Конечно же, чин здесь «для порядку». Конечно, впереди Торжок!

Подлетая к городу, поискал внизу сигнальные знаки или ангары. Ничего. Тишь, безлюдье. Пролетел около трех верст — ни малейших признаков старта. Бензина — на час. Лететь дальше — в Тверь? Но вдруг засбоил мотор. Незнамо куда залетел бы Васильев, кабы не это. Торжок он искал… близ Ржева.

Он повернул. Метнулся вправо, влево, выискивая, где бы приземлиться. Увидел луг у кромки ржи. Пошел вниз. Попрыгал аэроплан, постенали на кочках шасси. И — тишина. Теперь что ж — сорвать ромашку, погадать, куда сел? Изо ржи вышла босая крепконогая молодка. «Эй, красавица, Торжок близко ли?» — «Недалеко». — «Меня там ждут?» — «А как же. Только ты, голубчик, не сюда попал. Исправник во — он, в трех верстах дожидается».

Появились мужики.

— Беда! Замучились мы с тобой! Со вчерашнего дня не работаем! Жать самая пора, а они гонют: ходи, мол, высматривай,

и коли кто прилетит, сейчас же и доноси. Второй день маемся. Напридумали вы, господа, чтоб не сказать худого слова, на нашу голову — чай, семьи у нас…

**Версия.** Среди деятелей комитета (не мелкого ранга, экзамены пилотские принимал) был некто Константин Вейгелин. Когда по окончании перелета печать приступила к разоблачению его неподготовленности, разгильдяйства, сему юноше поручили написать брошюрку в опровержение. В доказательство, что если кто и виноват, то сами пилоты. Что он старательно и проделал. В дальнейшем Константин Евгеньевич Вейгелин посвятил себя истории авиации, автор нескольких основательных трудов, издававшихся и в советское время, но грех молодости на его совести. Так вот, энтузиазм «пейзан» живописует он слащаво — лубочно: «На некоторых лиц крестьянского звания виденные полеты производили столь сильное впечатление, что они готовы были видеть в летчиках чуть ли не признаки божества. Так, в Крестцах при спуске одного авиатора некоторые со слезами на глазах бросались перед ним на колени, целовали ему руки, а какой — то старик молился вслух, благословляя судьбу за доставленный ему случай увидеть это».

Иное — репортерски бесстрастное — свидетельство: «Крестьяне, обозленные тем, что их оторвали от полевых работ, тем, что на дороге лошади, напуганные моторами, опрокинули два воза, в селе Медном накинулись на автомобилистов, остановившихся для починки мотора. Мотоциклисты и велосипедисты, обслуживающие пункты, из страха быть избитыми, отказывались выезжать из городов» (газета «Руль». Москва).

Истина многолика. Но, полагаем, ближе к ней газетчики, да и Васильев подтверждает. В самом деле — июль, на дворе ведро, а перестаравшееся, как всегда, начальство еще накануне сгоняет народ ждать летунов. Поневоле возьмешься за дубинку. А то и за оглоблю. Не на стражника, конечно, подымешь, но на «стрюцкого» с его тарахтелкой.

Что описанное случилось в селе Медном, совпадение, как говорится, провиденциальное. В «Путешествии из Петербурга в Москву» именно в главе «Медное» Радищев произнес знаменитую тираду, осуждавшую рабство.

Детям рабов или самим рожденным в рабстве (всего сорок лет минуло с отмены крепостного права), с чего бы им, барской прихотью оторванным от извечных забот, в ножки падать, ручки барские лобызать?

* * *

Минут через пятнадцать, лихо топча рожь, лупя каблуками

сапог лошаденку, подскакал курносый унтер в заломленной бескозырке. Соскочил, откозырял:

— Вас просят перелететь вон туда. Здесь версты три будет.

— Как перелететь? А они что же — не могут приехать? У вас автомобиля, что ли, нет?

— Разве мысленно, чтобы без автомобиля? — солидно ответствовал обладатель лычек. — А только просят перелететь.

— С ума вы посходили? Скачи назад и скажи, что лететь к ним я не могу. Поле, передай, в ямах, взлетать опасно, да мотор дает перебои, и проволоки, стягивающие фюзеляж, лопнули. Скажи, пусть сюда везут сейчас же бензин, масло, проволоку, пусть слесаря захватят!

Особая миссия придавала унтер — офицеру и неприступность особую и недоверчивость. Как каждому лицу, в обыкновенное время подчиненному, в необыкновенное же, пусть краткое, становящееся властью. Звездный час для того, кого «цукает» любой, имеющий звездочки на погонах. Видеть надо было, каким надменным взором окинул он шпака и его машину, каким неторопливо — величественным шагом удалился.

Секунды бежали, слагаясь в минуты, и каждая невозвратима. Наконец над проселочной дорогой показалось облако пыли. Затормозило авто. Некто в дворянской фуражке подошел, рекомендовался помощником комиссара.

— Бензин привезли? Слесаря?

— Никак нет — с. Надобно вам лететь на старт.

Александр Алексеевич, конечно, был взвинчен. И пережитым в небе, и земною этой нелепостью. Тут уж не знаешь, смеяться, плакать ли. Все раздражение выплеснулось разом:

— Сигнализация невозможна! Флаги не видны! Блуждаешь, как в потемках, — о чем думаете? Белые — то флаги сливаются с полянами, их не разглядишь! Телеграфируйте по всей линии — и вперед, и назад, за мной же другие летят! — чтоб заменили цветными! И срочно! И костры зажгите.

Командный тон, похоже, унизил достоинство прибывшего:

— Позвольте — с вам заметить, что относительно цвета флагов имеется распоряжение. Что до костров… Возможны лесные пожары. Вам лететь, а нам здесь жить.

Стена. Головой в нее биться?

— Но слесаря привезти вы мне могли бы?! А главное, бензина! Я же просил!

— Не все так скоро делается. Ваш прилет неожидан, телеграмму мы не получили…

— Как не получили?! Своими глазами видел я в Валдае, что пошли на телеграф!

— Пошли, да, может, не дошли? — тонко усмехнулся господин.

* * *

Надо заметить, что, несмотря на исключительные права по скорейшей доставке телеграмм, предоставленные организаторам, вести о вылетах с предыдущих пунктов приходили на последующие, как правило, позже, нежели приземлялись пилоты. Не потому ли, что телеграфисты благоговели перед хваткими столичными корреспондентами, своих же студентов и гимназистов, служивших курьерами, не ставили ни в грош?

Однако в будущем выяснится, что если чем и гордился оргкомитет, и хвастался, то — единственно — безупречно налаженной связью.

* * *

Развернувшись (ох, до чего медленно), авто отбыло. Вернулось уже с другим официальным деятелем.

— Честь имею представиться — Арно Людвиг Карлович. Комиссар этапа. Город наш невелик, но, смею заверить, вам понравится. Как это у Пушкина? «На досуге пообедай у Пожарского в Торжке, жареных кот «лет отведай…» Цел, цел трактир Пожарского, котлеты же — пальчики оближете!

Он был, конечно, невежлив, наш герой. Но он же не получил просимого бензина! А доставленное масло оказалось автомобильным!

— Нужно авиационное — итальянское!

— Вот что? Никак не предполагал разницу. Ну — с, это мы уладим. Что до бензина… У нас в наличии всего один пуд, посудите сами, как отдать последнее, если не прибыли другие авиаторы?

— А мне как быть?

— Незадача. Голубчик (это шоферу), езжайте, велите сыскать итальянского масла.

— Да что я, нанялся — попусту гонять туда — сюда? Рессоры на честном слове держутся!

Александр Алексеевич роется в карманах. Полтинник… Пятиалтынный…

Чего и нужно было бравому вознице. И масло привез, и бензин: «Господин аптекарь дали».

Вручную вытащили аппарат на шоссе. Хочешь не хочешь, надо долететь до старта.

**Свидетельство.** «В Новгороде на аэродроме трясина. В Крестцах трясина, в Торжке тоже. Колыбель русского государства в трясине. В такой обстановке летели. Авиатор терпит аварию. Подходит мужик. Кроме бечевочки и тряпочки, у него ничего нет.

«Без снасти и вошь не поймаешь», а мы хотим… итальянского масла. Ишь ты, механика захотели! Да вся Россия жаждет механика! Но разве можно его дождаться от Императорского аэроклуба? Им же руководят «самые патриотические силы». Ведь в Петербурге барометром заведует градоначальник, весна устраивается на улицах по приказу полиции.

Авиаторы попали в трясину «всероссийской организации». Летать по небесам, не устроив «земли», невозможно».

Автор фельетона в «Русском слове» известный публицист Д. Философов позволяет себе тонкие, но весьма прозрачные намеки. Впрочем, литература российская за века поднаторела, как никакая другая, изъясняться слогом Эзопа.

Добравшись до Торжка. Васильев умоляет телеграфиста срочно отбить по всей линии — где — то же едет там Кузминский: «Лечу Тверь. Мотор дает перебои. Думаю Твери откажет». Сообщить и на этапы Тверь и Клин: «Васильев просит приготовить масло, бензин, инструменты, механика, зажечь костер старте».

Эти телеграммы дали впоследствии молчалинствовавшему перед оргкомитетом Вейгелину повод высказать подозрение: Васильев — де затем лишь давал эти телеграммы, чтобы дезориентировать главного соперника — Янковского. Как говорится, каждый понимает в меру своей испорченности. Мы — то с вами уже знаем, с чем сталкивался Александр Алексеевич на этапах.

Пока суд да дело, он учит «умасленного» шофера, как завести пропеллер. Тот устал, зовет помощника из публики.

«Я увидел это в тот момент, когда оба ухватились за один конец. Если бы немедленно не выключил вспышку, пропеллером оторвало бы руки».

Взлетел.

* * *

В Тверь прибыл распорядительный барон Каульбарс.

**Свидетельство.** «Стоило представителям комитета явиться на какой — либо пункт, это мгновенно увеличивало дезорганизацию. Так, генерал Каульбарс в Твери по неизвестным причинам приказал переставить флаги на старте, и получилось два места старта — теперь авиаторы не будут знать, где надо пересекать линию».

**Газета «Речь».**

На высоте аппарат Васильева подхватил сильный попутный ветер. Перед взлетом некий студент сел на мотоциклетку и теперь, сломя голову, мчал впереди, горделиво чувствуя себя лоцманом. Впрочем, наш герой вскоре его обогнал. Показалась

Тверь. По шоссе взад — вперед носятся автомобили. Из них машут платками, шляпами, флагами. Едва не сталкиваясь, поворачивают, уносятся по дороге в Клин.

Похоже, сегодня он будет в Первопрестольной…

Вон и костер на поляне: ах, молодцы!

Все прекрасно. Он даже запел. Под рокот мотора. Эдакие фиоритуры выводил, что твой Шаляпин! «Тебя я, вольный сын эфира, возьму в надзвездные края, и будешь ты царицей ми — и–и — ра…» Пиано не получилось, петуха пустил. Нет, не Шаляпин. Довольно с тебя и своей славы, которая, несомненно, приумножится, когда коснешься колесами Ходынского поля. Нет — нет, не стоит приземляться в Твери: он может сделать без остановки три этапа! Он может побить свой всероссийский рекорд — Елисаветполь — Тифлис!

В Твери задирают головы к небу. Шестой час вечера. Васильев низко проносится над линией старта, видит даже, как с некоего господина ветром сорвало панаму, она покатилась по земле, он за ней припустил, чудак…

Снизу же видно, что ветер кренит машину. «Да нет, господа, это он приветствовал, крыльями помахал!» — «Не сядет? А как же с шампанским?» — «Выпьем за его здоровье! Послать телеграмму в Клин: «Пьем ваше здоровье!»

* * *

Москва ждет.

Репортер строчит в блокноте: «Томительно тянется время, если смотреть на часы. Если не смотреть, еще томительней. Если бы Васильеву прибавить силу желаний всей этой толпы, она давно принесла бы его сюда! Попытались развлечь публику, вывезли какой — то «Фарман», мотор потрещал и заглох».

Другой репортер, дотошнее, уточняет: «Из ангара появляется аппарат. Габер — Влынский намерен сделать два круга. Как? Он же записан пассажиром Масленникова! Он объясняется, что Масленников «лететь с пассажиром не решился».

Мы уже знаем, что это не так. Габер — Влынский просто оказался таким же провидцем, как братья Ефимовы, Сегно, Эристов.

«Пошумел пропеллером. Лететь опасно — ветер. А как же они?»

— Вот он! — слышится вдруг на трибунах. — Вот он, смотрите!

Но черная точка вдали оказалась змеем, запущенным во Всехсвятском. Над аэродромом поднимают шар с рекламной вывеской шустовской рябиновой. Значит, ждут. Значит, указывают направление. Судьи выбежали на середину круга.

Самые закоренелые буфетные обитатели покинули столики. Все глаза устремлены к горизонту…

«Тебя я, вольный сын эфира…» — мотор исправно, как по нотам, напевал, кажется, усладительную мелодию Рубинштейна. Даль была ясна, предзакатное небо золотилось, тихо густея багрянцем. Такое — к ветреному утру. Но утро — то он в Москве встретит…

Ах, взгляни ты, бедняга, на трубочки перед собою!

«Взглянул. Масла довольно, а бензинная — пуста. Вздор — верно, в одном резервуаре горючее вышло, из другого же поступает медленно и проходит сразу в карбюратор. Запасся я бензином на три часа, летел только два, — значит, у меня час времени. А осталось полчаса, и победа. Вдруг сразу замолк мотор. Я начал планировать, высматривая удобное место. На шоссе сесть невозможно. Не говоря о том, что на нем виднелись автомобили, а по бокам оно было обрамлено телеграфными столбами, справа и слева тянулись глубокие канавы.

Правее шоссе я заметил пустой уклон, отделенный от дороги только канавой. Туда и направил аппарат. Коснувшись земли, он покатился со страшной быстротой. Свернул к канаве. На полном ходу выбрасываюсь за фюзеляж, чтобы тяжестью тела ослабить ход и смягчить падение, тащусь по земле. Что — то бьет в спину, царапает ноги, но рук не разжимаю. Вижу, что одно колесо повисло над канавой. Ноги потеряли опору. Валюсь в канаву. Неужели это все? Аппарат рядом — нос в яме, хвост почти отвесно задран вверх. Смотрю пропеллер — цел. А цел ли я? Пытаюсь шевелиться. Похоже, все в порядке. Сильно ушиблена спина, но это пустяки. Блаженно улыбаясь, вылезаю из канавы. Ко мне бегут.

— Что случилось? Что значит ваше падение?

А я повторяю одно:

— Пропеллер цел!»

Москва. Трибуна Ходынки взбудоражена. В 6 часов 17 минут Васильев пролетел Клин! «Смотрите, смотрите, сейчас покажется!» — «Деточка, да не туда, вон откуда дядя прилетит — из — за лесочка!» — «Позвольте на минуточку ваш бинокль!» Вдруг к беседке комитета пошли, побежали, сгрудились, машут руками. Кричат оттуда: «Упал!» Весть — огоньком по запальному шнуру — обегает толпу, окружившую поле. «Упал? Разбился?» — «Спустился благополучно!», — «Нет, упал, упал! Верховой прискакал оттуда!» — «Зачем вы вводите в заблуждение? Просто воль плане. Быстро». — «Карбунатор попортился». — «Губернатор? Приехал?» — «Бензин надо послать! А карбункул послали?» — «Кардитор послали?»

Шоссе близ станции Подсолнечная, 58 верст от Москвы.

«Невообразимая суматоха, миллионы советов. Плохо сознавая, что делаю, я инстинктивно заслоняю грудью аэроплан от натиска толпы. Из подъехавшего авто выскакивает секретарь Московского общества воздухоплавания Лебеденко.

— Ведь я же инженер! Я знаю это дело, доверьтесь мне!

Аэроплан подняли из ямы и поставили на ровную почву. Ищем причину остановки мотора. Первая мысль — отвинтилась гайка карбюратора. Лебеденко моментально помчался в Москву за новым карбюратором. Но, продолжив осмотр, я убедился, что все в полной исправности, лишь кран в трубочке, соединяющей два резервуара, полузакрылся, и по израсходовании бензина в первом из второго поступало слишком незначительное количество. Тем временем из Москвы прислали механика с новыми свечами, ключами для мотора. Заменяем «заеденный» клапан, регулируем крылья. Работа занимает около часа. Затем аппарат вывозят на шоссе. Я хочу продолжать полет».

Москва. Сгрудясь возле комитетской беседки, почтенные господа спорят приглушенными голосами. Репортеры навострили уши.

— Господа, восьмой час, надо закрывать старт.

— Позвольте, последний этап, Клин, он прошел до восьми. Имеет право лететь дальше.

— Нет, не имеет. В восемь мы его регистрировать не будем.

— Так что же вы ему прикажете делать после восьми?

— А пусть себе делает, что хочет. Если он прилетит сюда после восьми, мы его просто не примем. Лети обратно и возвращайся завтра после трех утра.

— Выходит, арестован в Подсолнечной? Полицейский участок вместо воздухоплаванья!

— А билеты завтра действительны?

— Билеты, господа, действительны только на сегодня. До восьми.

«Прибывшие из Москвы представители комитета решительно воспротивились моему законному намерению, утверждая, что старт закрыт. Не могу передать моего бешенства:

— Ведь я же прилетел последний хронометражный пункт раньше восьми! Вы не имеете права после восьми пускать меня с этапа, но долететь до этапа должны дать мне возможность, — чуть не плача, кричал я. — Поймите, это крючкотворство! Я не спал две ночи, провел ужасный день, силы мои слабеют, через несколько часов наступит вполне понятная реакция, смогу ли я завтра сесть на аэроплан? Если вы не хотите захронометрировать меня сегодня, дайте, по крайней мере, добраться до Москвы, а

завтра утром я перелечу стартовую линию.

«Господа» были неумолимы. Я был для них вроде незначительной какой — нибудь «входящей» или «исходящей» бумаги, которую невозможно написать не в срок».

**Свидетельство.** «Подсев на чье — то авто, я устремился к месту аварии. Навстречу машины тех, которые прослышали, что авиатор упал за 22 версты, а когда узнали, что за 58, раздумали и вернулись.

— Ах, я так устал! Хотите боржома? У меня в машине большой запас.

— Благодарствуйте, не откажусь.

Лучше бы везли бензин!

Нахожу Васильева в доме доктора А. Ф. Малинина.

— Сильный ушиб?

— Трудно сказать. Как бы не разыгрался.

Васильев уже разделся, лежит в постели. Лицо изможденное. Спрашиваю о здоровье. Он взвился: тут прямо на смерть посылали, а то — бок! Что — бок?! Возбужденно рассказывает: карта никуда не годна, летишь с завязанными глазами, белые флаги на этапах сливаются со светлыми пятнами на земле, мы просили вывесить красные, нам сказали, что это, видите ли, революционный цвет. Не хватало еще, чтобы метили боржомными бутылками. Свой успех объясняет слепым счастьем. Спрашивает, как дела у остальных. Последний слух — под Вышним Волочком упал Янковский. Он вскакивает: «Ну вот! Ну вот! Нельзя лететь в таких условиях! Все внимание на то, куда лететь, не успеваешь следить за работой мотора…»

— Вряд ли заснет, — говорит доктор.

Он все же заснул — часа на полтора. Но доктор рассказывал, что беспрерывно бредил свечами, бензином, падением…»

**«Русское слово», репортаж Евлампия Косвинцева.**

Наступило 11 июля. И прежде чем вернуться к главному герою, расскажем, что в дальнейшем произошло с остальными.

Янковский сумел вылететь из Вышнего Волочка только в четвертом часу пополудни 10–го. Через несколько минут у него остановился мотор, он упал, но — о, спасительное болото: остался невредим. Аппарат перевезли обратно, бригада механиков князя Любомирского взялась за дело, последовал новый старт и — новая авария. Получив ушибы и опять доверив «Гном» рабочим, пилот по совету патрона решил (все равно второй!) ждать следующего утра.

Агафонов и Костин, мы помним, ночевали в Крестцах. Первый из них заводит мотор, едва рассвело, стартует раньше конкурента, но до Валдая тот отыгрывает у него 20 минут из 30.

Похоже, фортуна решила предоставить им равные возможности. Или, если угодно, невозможности. У Агафонова в воздухе неисправность зажигания, приземление на шоссе — сломано шасси. На телеге машину возвращают в Валдай, чинят до вечера, после чего ему удается дотащиться по воздуху до Вышнего Волочка, где опять ремонт. Ясно, что раньше 12–го ему не вылететь. У Костина в Валдае сплошные неудачи. Сперва над самым городом ветер спутал тросы руля, Костин вынужден сесть прямо на улочку, задев и повалив одним из рулей управления чей — то палисадник. То — то собаки по всей округе с ума посходили. Опять телега, влекомая одром, тащит его обратно на старт. Неимоверные усилия позволяют привести в порядок все, что еще можно привести на драном, ломаном теле его летучего инвалида. Под вечер (хронометристы собрались было ужинать, едва уговорил потерпеть) он опять взбирается в небо и — одышливый мотор отказывается работать. Бесславная, как говорили предки, ретирада: он на этап позади Агафонова.

В Петербурге, на Корпусном аэродроме, чинится Сципио дель Кампо.

На Комендантском все возятся с мотором, все пробуют Слюсаренко и Шиманский.

Где — то по Московскому шоссе ковыляет не раз и не два ломавшийся автомобиль, нанятый Кузминским, уже не нужный Васильеву, и Лидия Владимировна расспрашивает о муже.

Еще не занялся рассвет, как подали пролетку. Доктор Малинин, верно, и не ложился. На веранде накрыт завтрак. Но кусок в горло нейдет. «Экая роса обильная», — говорит доктор, прихлебывая дегтярно — крепкий чай. «Парусина отсыреет, — мрачно откликается Васильев. — Брезента вчера не нашлось аппарат накрыть». — «Уж и рябина покраснела, — это доктор переводит разговор на малозначительное, не желает попусту волновать летуна. — Зима ранняя будет». — «Надо еще дожить», — бормочет под нос Васильев.

По дороге он подумал, что ни разу не вспомнил вчера о Лидии. Грешен перед нею: все, что принесла ему за собой, просадил до копеечки, жемчужную нитку последнюю пришлось заложить. Грешен, но не тем, что обижал. Да и когда было — месяцами не видел. Холодностью. Знала бы, идя под венец, что супруг, окажется двоеженцем: авиатика — его нареченная, ей он безраздельно верен. Впрочем, Лидия, надо отдать ей справедливость, не ревнует: напротив — похоже, тщеславится, что Александр у самой рампы общественной жизни верхнее «до» берет.

Опять забегая вперед сюжета, заметим, что жизнь четы

Васильевых вся прошла на отдалении, в редких встречах и взаимном охлаждении. И письма из кочевий своих писал он сестре.

Подъехали к шоссе. Роса и впрямь густо усыпала аппарат: от капелек, в каждой из которых норовило отразиться крепчающее утро, крылья казались розовы. Но мокры, хоть выжми полотно, и тяжелы, конечно: надо ждать, пока просохнут. Или решиться — была не была?

— Который час?

— Три сорок пять.

— Господин журналист, сможете крутануть пропеллер? Доктор, голубчик, придерживайте.

Зажигание, слава те Господи, не подвело.

Вверху холодный сильный ветер слева кренит аппарат, правое крыло ходуном ходит, только что не машет по — птичьи: ослабли расчалки, забыл подтянуть, голова садовая…

Вот уж и насыпь железнодорожная, вот и она позади, видны крыши Всехсвятского, луковка церковного купола. Перехватив левою клош, он перекрестился и поймал себя на том, что финиш, столь вожделенный вчера, столь сей миг близкий, оставляет его равнодушным.

Машинально перевел взгляд на контрольную трубочку. Что за притча? Ну конечно же — перед отлетом, не желая отягощать машину, просил налить поменьше, и добровольный механик, студент, переусердствовал. Мотор еще гудел, но жалобно, слабея. Меж бело — сизых — березовых, осиновых — стволов мелькнуло, похоже, Ходынское поле. Шасси, казалось, задевали верхушки деревьев. Экая будет картинка, коль грохнешься сейчас, четверти версты не долетев. Подумал об этом без испуга — с одной только усталостью.

Выключил мотор. Круто — противу привычки — устремился к земле. Удар колес отозвался во всем теле. Катитесь, милые, бегите, дабы хоть коснуться меловой черты…

Она не метнулась назад — проползла под шасси.

Что — то он говорил красавцу — генералу омертвелыми губами, кто — то куда — то его вел. Похоже, Габер:

— Сервус, Васильев, поздравляю!

— Спать, спать…

— Нумер заказан!

И — словно отрезало.

В столь ранний час Ходынское поле пусто. Но мало — помалу его заполняет публика. «Прилетел?» — «Эка хватились — давно уж баиньки». — «А другие? Янковский, Агафонов, Костин? Что телеграф?» — «Так ведь и телеграфисты последние сны

досматривают».

* * *

Настроенный по — боевому Модль решительно просит публику расступиться: на «Фиате» подъезжает прибывший вчера, но проследовавший прямо на отдых барон фон Каульбарс. Прямо с вокзала — Неклюдов. Из черного «Мерседеса» выходит, опираясь на среброокованную трость, Николай Иванович Гучков, московский градской голова, брат выдающегося думца, и останавливается в отдалении.

Тут же фон Мекк, тут же Меллер — импровизированное совещание организационного комитета. Барон фон Каульбарс громко, ко всеобщему сведению, заявляет:

— Перенеся все тяготы пути и ревизовав все лично (косой взгляд на Неклюдова, сладко отоспавшегося в отдельном купе), имею засвидетельствовать — организация не оставляла желать лучшего. А если кое — кто ее ругает, то лишь потому, что русские привыкли все вокруг себя оплевывать. И себя в том числе. Между тем иностранцы, с которыми я имел встречи по дороге сюда, удивляются энергичным действиям комитета. Да, удивляются, более того, восхищены. Конечно, были недочеты, но какое дело у нас, господа, делается без дефектов?

(Тут автор должен предупредить, что он ничего не сочинил и не преувеличил: сцена полностью позаимствована из репортажей газет «Речь» и «Руль»).

— Некоторые утверждают, что на этапах не было бензина, — вступает Неклюдов. — Его и не должно было быть, о чем предупреждали авиаторов. Но мы все же по собственной инициативе озаботились доставкой. И если, господа, некоторым авиаторам его не хватило, причина ясна. Иные автомобилисты употребляли его сверх меры.

— Позвольте! — Барон возмущен. — Я сам пользовался приготовленным бензином, но его, смею заверить, было даже в излишке. Однако, дражайший Петр Николаевич, должен заметить вам другое. Когда мы распределяли обязанности, вы взялись отвечать за составление карты. На карте же, чему лично свидетель, были явные ошибки. Где это, позвольте, где у меня записано? Железную дорогу перелетали не с той стороны. Мачты в Твери бог знает где воткнули. Яма на финише в Вышнем Волочке…

— Яма была точно помечена на карте, — надменно ответствует Неклюдов. — Что до составления карты, то я имел честь испросить воздушные шары, и Александр Иванович Гучков взял на себя вступить на сей счет в контакт с военным ведомством. Будучи, между прочим, председателем военной

комиссии Думы. Однако Александру Ивановичу вздумалось вояжировать на восход…

Тем часом из гостиницы, где спит Васильев, приезжает Габер — Влынский. Его окружают любопытствующие, к нему пробивается Евлампий Косвинцев!

— Адам Мечиславович, как там наш герой? Что рассказывал?

— Не имею от него полномочий контактировать с прессой.

— Голубчик, я очень прошу! Я настаиваю!

Подбегают другие репортеры, Слышится многоустый — и очень в те годы веский — довод: «Печать — шестая держава».

— Добже, я говорю. О чем шум — что Александру Алексеевичу запретили вылетать из Подсолнечной? Так то было не так. Запрета не было.

Член московского комитета Фульда одобрительно кивает.

— Как не было? Сами слышали! Разве вы были там, Адам Мечиславович? Мы вас не видели!

— А я — не имею чести быть знакомым, — не видел вас! Это я сам дал совет Александру: «Иди — ка, коханый мой, спать», и он меня послушал!

Говоря это, Гавер — Влынский делает шажки в направлении Николая Ивановича Гучкова.

— Александр заверил меня, что московская часть трассы — от Вышнего Волочка — вообще организована была безупречно. Это петербургская — безобразно: безумие было лететь над морем в тумане…

Адам Мечиславович главноначальствует над московской авиашколой.

— Проше паньства. Если бы организация этапов была поручена не столичным господам, а обыкновенной хозяйке, что сразу бы она предложила авиатору, пролетевшему, как безумный, сто верст? Чашку бульона, кусок горячего мяса, мягкий диван. А что предлагали, например, в Чудове? Коньяк! Сардины! Персонал этапа — пишите: комиссар, вице — комиссар, два помощника, три хронометриста, три врача, три фельдшера, десять служителей, конных же и пеших стражей — легион! Вели протоколы, которые никому не нужны, из — за того, по какой форме вести, все перессорились… Составляли телеграммы, которые никуда не уходили… Так то было под Петербургом!

* * *

Двенадцатое июля. Мы снова на трассе. Утром Янковский долетает до Торжка. Поднялся он в Вышнем Волочке в шестом часу утра: торопится — вчера его настиг Агафонов. Но машина Агафонова в таком состоянии, что на починку — это ясно — уйдет не менее суток. К тому же поднялся изрядный ветер, против

которого аппарат его попросту бессилен. Лишь 13–го он достиг Вышнего Волочка.

Двенадцатое июля весь день ветер не дает улететь из Валдая Костину.

Двенадцатого же в 3.30 утра наконец оседлал свой «Моран» злополучный граф с чужой, у кондотьеров купленною родословной, отцовским польским гонором и предприимчивостью хлопа, выбившегося в паны, материнской — украинской — ясностью натуры и собственным фатализмом. На Корпусном аэродроме офицеры вновь и вновь твердили полюбившемуся им доброму малому: «Миша, главное помни — солнце должно тебе в левый висок светить, в левый, Мишенька?» Он крутанул левый ус.

Полетел уж вовсе над землей, виясь между столбами электрической линии. Добрался до самых Крестцов. Сел, попросил заправить двигатель. «А здесь у нас, ваше сиятельство, Сергей Исаич». — «Что?!» — «В больничке они. Разбились». — «Гей, коня!» На тряской кобылешке подскакал к крыльцу земской больницы. Уточкин, весь перебинтованный, улыбался с койки. «Не послать ли нам, Мишель, за вином?» — «Серж, всей душою бы, да лететь надо». За белым плечом доктора возникла черная, перемазанная физиономия механика: «Михаил Фадеич, все цилиндры расшатались, да и в баке течь». — «Ты тэго не мувил, я тэго не вем! Лететь!» — «Д — доктор, — позвал Уточкин, — п — прикажите поставить тут рядом еще кровать». «Зачем?» — «Затем, что этого сумасшедшего не позже как ч — через полчаса привезут сюда, и вдвоем веселее».

Через силу улыбнувшись шутнику, граф Сципио дель Кампо направился к аппарату. Задумчиво подергал хвост оборванной обшивки. Плюнул в лужу бензина под фюзеляжем. Вернулся в больницу.

«Н — ну — с, в — ваше сиятельство?» — «Жаль было оставлять тебя. Гей, вина!»

Так и кончилась для него эпопея.

* * *

В 4.20 утра 12 июля с Комендантского аэродрома поднялся последний из участников — Владимир Слюсаренко с пассажиром Константином Шиманским.

Их машина была окрещена в Императорском аэроклубе — «Память капитана Мациевича». Может быть, у кого — нибудь из присутствовавших мелькнула мысль, что дурная это примета — дать имя первого погибшего русского летчика новопостроенному аппарату, от которого отказался Срединский, не обнародовавший публично своих опасений…

Лидия Зверева обняла на прощание Слюсаренко, осенила

крестным знамением.

Он с самого начала почувствовал неблагополучие — несбалансированность машины. Вел ее со всей возможной осторожностью. Карту отдал Шиманскому, чтобы тот выверял маршрут. Когда остановился мотор, пытался планировать. Качало, бросало, круто запрокидывало хвост. Шиманский крикнул:

— Внизу обрыв!

Мало того, что крикнул, — через плечо пилота, мешая ему локтем, потянулся к клошу. Слюсаренко оттолкнул его, Шиманский обхватил его за шею, прижался…

В шестом часу утра староста деревни Московская Славянка, что в нескольких верстах от Царского Села, косил сено у шоссе за Шушерами. В небе послышалось жужжание — исполинского, что ли, шмеля, смолкло, затем треск и неживые, железные всхлипы. Нечто, похожее на короб, явилось из — за леса, рывками, будто по невидимым ступенькам, снижаясь и делаясь чудовищно громадным. Все круче наклонялся к земле нос этой нелюди, подобный долгому изогнутому кверху жалу. Она перевернулась и грянула в траву вверх тонкими, не тележными, колесами.

Староста кинулся к месту падения.

До пояса прижатый к земле туловом машины, лежал мужчина, облитый кровью, с напрочь оторванной нижней челюстью. Был еще жив, тянул руку, в которой — бумажный ком (потом оказалось — карта), но глаза уже заводились в надбровье, мутнели. Царствие ему небесное. Другой человек лежал ничком, обхватив так, что насилу отодрали, железный ком — мотор.

Староста закричал иных косцов, поймали расседланную лошадь, малый охлюпкой помчал в Царское.

Приехали докторы. Шиманский был мертв, Слюсаренко тоже не подавал признаков жизни. Первичный осмотр показал открытый перелом левой ноги, тяжелые повреждения черепа.

По дороге в Царскосельский госпиталь он пришел в себя и шептал: «Лида, слава Богу, Лида…» В палате, в бреду: «Надо лететь, скорей надо лететь» и снова то же имя: «Лида».

Он выздоровел. И снова начал летать. И они поженились (ценой жизни механика провидение сохранило ему Лидию Виссарионовну). И он научил ее летать. Одним из свадебных подарков было пилотское удостоверение, врученное новобрачным, бывшим в комиссии, своей молодой. Свадебным путешествием — совместное летное турне. Затем Владимир Викторович вкупе с Лидией Виссарионовной, женщиной энергичной даже более мужа, организовал под Ригой школу и мастерские. Все шло у них ладно, и младший брат Слюсаренко

Георгий также сделал летную карьеру: окончив Николаевское венно — инженерное училище, откомандирован под начало старшего пилотом — испытателем и приемщиком аппаратов для военного ведомства, затем состоял в авиадивизионе по охране Ставки.

Итак, сей небольшой, в духе того времени, сюжет для небольшой кинематографической драмы окончился, опять в том же духе, вполне благополучно. В нем наличествуют традиционные персонажи: благородный бесстрашный герой (его роль мог бы исполнять неотразимый Максимов), нежная чарующая героиня (скажем, Вера Холодная), коварный злодей, пославший героя на гибель (ну, допустим, Рунич). Даже комический тип, недотепа, то за клош хватавшийся с перепуга, то чуть товарища не придушивший. Этакий Глупышкин, над похождениями которого до коликов хохотали наши деды и прадеды.

Некто Шиманский.

Он смотрит на нас с фотографии в журнале «Русский спорт». У него длинные саблеобразные усы «а ля поручик Руднев», кепи лихо, по — пилотски, повернуто козырьком назад. Но глаза его печальны. Как у Чарли Чаплина, который, впрочем, не прибрел еще на мировой экран, уморительно семеня ножками в ботинках с носами, такими же длинными, растопыренными, загнутыми, как усищи Евгения Руднева.

Константин Шиманский владел в Тамбове синематографическим заведением. Иллюзионом. Возможно, как сотни киношек, носившим модное громкое имя «Одеон». Супруга продавала билеты. Потом усаживалась за раздрызганное фортепьяно и сопровождала галопами либо вальсами погони либо немые любовные объяснения бледных теней на полотне. Трещал проектор, охала либо смеялась почтеннейшая публика.

Безымянная муза кино была золушкой среди принцесс. Не только столичных театров, но и провинциальных культурных антреприз — Синельникова, Бородая, Собольщикова — Самарина — актеры и актрисы презрительно воротили носы от «ателье», где платили гроши за кривляния перед объективом. Кино тех лет — искусство для бедных. Безвкусица, низкий пошиб? Да. Но кино с его всеядностью хваталось за все, что наисовременно. Первая лента братьев Люмьер? Прибытие поезда! Могучая фирма братьев Пате завалила мир пустейшими похождениями первого комика тех лет Андре Дида, получавшего в каждой стране свой сугубо национальный псевдоним. В Италии, скажем, Дид назван был несколько обидно — Кретинетти. У нас в России — мило, ласково — Глупышкин.

**Свидетельство**. «Инженер, имевший наивность считать Глупышкина толковым малым, воспользовался его услугами для пересылки знакомому доктору своего изобретения: врачебной электрической машинки… Но «толковый малый» соблазнился невиданной игрушкой и принялся забавляться ею по пути. Вертя ручкой аппарата, он кидал в пространство такие токи, от которых все встречное пришло в неистовое движение: экипажи, пароходы, барки и лодки мчались с головокружительной быстротой, под неудержимый хохот зрителей».

**Либретто ленты «Глупышкин и машинка для электризации».**

Мы бы с вами не смеялись такому примитиву. Но вдумаемся: кинематограф, дитя технического прогресса, сам елико возможно этот прогресс пропагандировал. Дид, он же Глупышкин — электричество, преемник Дида Макс Линдер — воздухоплавание (лента «Макс под облаками»).

В ногу с веком. Опережая век.

Это одно, другое же — что Шарль Пате перенял у Люмьеров первое их оружие — всепроникающий оперативный документализм. Хроника «Пате — журналь», петушок, хлопавший крыльями и бодро разевавший клюв в начале и конце каждого выпуска (фирменная марка), кричали и о том, как Блерио перелетел Ла — Манш, и о других авиасенсациях. «Пате — журналь» снимал Ефимова. Снимал Васильева.

Васильев рожден на Тамбовщине.

Такие же, как он, лопоухие гимназеры норовили бесплатно проскочить в тамбовское кинозаведение Константина Шиманского.

Либретто: «В маленьком городе владелец иллюзиона день за днем смотрит киноленты. На экране герой — пилот крутит ус, садясь в аппарат. Синематографист отращивает усы. Пилот летит над горами и долами, опускается, его несут на руках. Синематографисту снятся: аппарат в небе, горы и долы под крылом, восторги публики. Наутро синематографист падает на колени перед женой, жестами показывая, что намерен сделаться летуном, для чего следует продать заведение. Жена ломает руки. Указывает на детишек мал — мала меньше, которых отец намерен оставить без куска хлеба. Синематографист поясняет ей, что слава, которая его ждет, принесет и деньги. Мечта овладела им, он прибывает в столицу. Поступает в летную школу. Предстоит исторический перелет. У синематографиста нет аппарата, средств хватает лишь на мотор (здесь возможен отличный трюк — «гэг» в духе Дида: Глупышкин верхом на вертящемся моторе, он раскидывает руки крыльями, но почему —

то не летит). Он молит товарища взять его с собой. Жестом показывает, что в противном случае повесится…»

Тапер иллюзиона на раздрызганном фортепьяно играет траурный марш.

* * *

Костин не расстался еще с надеждой обогнать Агафонова. Но, не долетев до Торжка, врезался в дерево, окончательно разбил машину до невозможности починить. Единственное, что ему осталось, — апеллировать в оргкомитет по поводу того, что сопернику напрасно зачли Вышний Волочок: он — де не пролетел створ.

Янковский три дня пережидал ненастье в Торжке, в знаменитом Пожарском трактире. Чаевничал с князем Любомирским в «пушкинском» нумере, когда явился репортер. На вопрос, когда продолжит путь, ответил, что все зависит от князя, поскольку он — личный пилот его ясновельможности, и «Блерио» также принадлежность хозяина. Князь сказал, что аппарат весьма дорог, риск весьма велик, что до приза, то первый или никакой.

Тем не менее Янковский долетел до Твери. Комиссар этапа полковник Бацов официально уведомил комитет о причине аварии, воспрепятствовавшей его дальнейшему участию. После того, как имело место распоряжение переставить стартовые столбы и изменить линию старта (распоряжение, как мы помним, фон Каульбарса), аппарат наскочил на барьерную решетку и сломал пропеллер.

Пятнадцатого июля старт в Москве закрыт окончательно. Перелет объявлен завершенным. Агафонов из Вышнего Волочка телеграфно передал Янковскому предложение просить начальство продлить срок хотя бы на день. Оргкомитет ответил категорическим отказом.

# Глава двадцать вторая

Реакция общественности на все эти события отчетливо прослеживается по газетным и журнальным публикациям, и тут комментариев не надо.

**Свидетельство.** «Живое дело, как всегда, попало в руки природных гробокопателей. Присасывающихся, как пиявки, к созданному гением других живому делу. Нужно было безумство храбрых наших русских летчиков, чтобы рискнуть на смертельный полет, устроенный для них организационным комитетом. Похоронили живое дело. Теперь им нужно еще оправдаться. Если не разрешили задачу летчики, то это вина летчиков. «Несовершенна карта оттого, что специальных приемов для составления воздушных карт еще не выработано», — оправдывается специалист по порке ребят г. Неклюдов. «Организация пунктов если и несовершенна, то это полезно в военных видах», — оправдывается «глубокомысленный» генерал Каульбарс. Как будто несчастному Даниле легче от того, что «не вмер Данило, а болячка задавила».

**Газета «Руль» (Москва).**

«А. А. Васильев получил приз.

— За перелет.

Кто — нибудь получит орден или крест.

— За устройство перелета.

Этот «кто — нибудь» рисковал…

— Головой Васильева и головами всех участников.

Несчастный Шиманский не знал, что для «поправления дел» вовсе не нужно лететь и брать призы. Для этого надо просто… устраивать перелеты. Извлекать из «сфер» нужные знакомства, связи. Для некоторых — лишние заказы.

На перелете делают карьеру. И все это мило, непринужденно, весело. Устроили великосветский пикник. С забавными номерами: полеты разных авиаторов. Носились на автомобилях по шоссе, катали дам, пили шампанское. Словом, недурно провели время.

Теперь грянул гром: убит пассажир, перекалечены авиаторы, перебиты аппараты. И мы начали креститься: кто виноват? Весь президиум комитета: барон Каульбарс, П. Н. Неклюдов, фон Мекк, А. И. Гучков. Да ведь это крест на могилу русских авиаторов, а не комитет».

**Газета «Русское слово» (Москва).**

«Мы не можем допустить и мысли, что дело перелета Петербург — Москва кануло в вечность без расследования и

наказания виновных. Расследование необходимо, самое строгое и подробное. Нельзя шутить с человеческими жизнями, нельзя вовлекать людей в предприятие. Которое заведомо обрекает их на смерть».

**Газета «Свет» (Петербург).**

Никакого расследования не было.

«От приза остается очень мало. Васильев заявил, что большая его часть пойдет за прокат аппарата. Итак, он рисковал только из — за славы? Усилия носили характер платонический?»

**Газета «Санктпетербургские ведомости».**

«Когда, побив все препятствия, Васильев прилетел в Москву, вместе с победными кликами вся пресса ахнула и возмутилась организацией перелета. Искали виновных, возмущение рвалось наружу, начали было подписку в пользу Васильева для покупки ему аппарата, да так ничего и не сделали. Грандиозный шум и громкие слова отзвучали, оставшись лишь шумом и словами. Кто — то острил над устроителями, над аэроклубом, а герой перелета получил… 10 рублей за версту».

**Журнал «Русский спорт» (Москва).**

«На аэроплан г. Уточкину собрано от разных лиц 37 рублей 20 копеек».

**«Русское слово».**

Нашему герою разобиженный оргкомитет не дал и обещанного банкета. Следует все же предположить, что банкет был (средства — то отпущены), только его не позвали.

После панихиды по г. Шиманскому г. Васильев заявил, что, добившись все же от товарищества «Гамаюн» вовремя не поставленной машины, он отбывает на полеты в Вятку».

**«Руль».**

Во время второй московской Авианедели, приглашения участвовать в которой Васильева не удостоили, и он появился в качестве простого зрителя, с ним беседовал репортер «Руля». Он подтвердил свою заветную мечту сделаться москвичом, обзавестись если не авиационной школой, то хотя бы домиком «где — нибудь на патриархальном Арбате или Девичьем поле».

Хотел ли и впрямь тишины, откипели в нем порывы?

Нет, нет! Глядя, как летают другие, воскликнул:

— Не терпится, хочется, подмывает летать!

Братья Ефимовы предлагают ему вызов — по окончании Недели: на все трюки. Если проиграет младший, вступит старший. Но руководство московского воздухоплавания против его выступления.

За трибунами бегают мальчишки — газетчики:

— Последние телеграммы! Война Турции с Италией из — за

Триполи! Русские суда в Средиземном море! Новости с театра военных действий!

— Что там ваш «матч»? — обращается Габер — Влынский к братьям и Васильеву. — Много ли на нем наживете? Давайте все предложим наши услуги туркам! Как слабейшим!

Ефимовы молчат.

— Италии вы, господа, не нужны, а Турции не поможете, — резюмирует знаток политики и деятель во всех областях спорта г — н Фулда.

* * *

Ничего не остается Александру Алексеевичу, кроме как поступить на должность пилота — сдатчика в ПТА к Лебедеву — уже не коллеге, а хозяину.

В конце сентября в Петербурге конкурс русских военных аэропланов. Велосипедный промышленник и авиационный меценат Меллер представляет первый построенный в его мастерских аппарат — нечто среднее между «Блерио» и «Мораном». Но у Меллера нет пилота с именем. Не решаясь обратиться к Ефимову — старшему, который к тому же занят в Севастопольской школе, он подступает к младшему, сулит круглую сумму.

Является старший. Похаживает вокруг машины, пощипывает усы: что — то ему явно не нравится.

— Что, что? — допытывается Меллер. Военные его торопят. Но — ветер, четвертый день ветер.

— Пожалуй, Тимофей не полетит, — говорит Михаил Никифорович. — Пожалуй, откажемся, не взыщите.

Меллер в отчаянии. Меллер разыскивает Васильева. Что ж, Васильев готов: не привыкать стать.

Короткий разбег, крутой взлет. Ветер несет аппарат к Лиговке. Заметно, с каким трудом дается разворот.

…Он лежал рядом о аэропланом. Сознание отсутствовало, но сердце билось. Лицо в крови.

— Если бы успел выключить мотор… — говорит младший Ефимов старшему.

— Если бы да кабы. Стабилизатор скошен. Александр — опытный пилот, просто в юности чем латынь зубрить, в механику вникать бы надо. Наше дело, брат, не для белоручек.

В лечебнице Александр Алексеевич Васильев написал книгу, ставшую одной из основ нашего скромного повествования.

# Эпилог

«Граждане! Старые хозяева ушли, после них осталось огромное наследство. Теперь оно принадлежит всему народу. Берегите это наследство… не трогайте ни единого камня, охраняйте памятники, здания, старые вещи, документы. Все это ваша история, ваша гордость.

**Исполнительный Комитет Совета Рабочих и Солдатских Депутатов». Петроград, 1917 г.**

Увы, мы многого не сохранили. Многие документы канули в Лету.

Странна судьба главного героя. Все — то она словно двоится. Две жизни: до первого взлета и после. Два номера пилотского удостоверения. И завершения вроде бы два.

Подобно большинству участников перелета, записался он в 1914 году добровольцем в военно — воздушный флот России. В августе писал сестре: «Я принят в качестве летчика в действующую армию Юго — Западного фронта, завтра утром иду в первую воздушную разведку». И назавтра, вылетев с командиром корпуса генерал — лейтенантом Мартыновым, попал под обстрел австрийцев. Осколком разбило кожух мотора. Спланировал. Сел в районе между Буском и Тернополем. Попал в плен. Пытался бежать. Заключен в штрафной лагерь…

Что далее? Согласно Советской Военной Энциклопедии: «… после Великой Октябрьской социалистической революции командовал одним из красных авиационных отрядов. Произвел несколько боевых вылетов против белогвардейских войск». Так ли? Достоверней сведения биографа: в лагере Васильев пробыл до 1918 года и, не доживя совсем немного до обмена пленными, которым занималась комиссия командования Красной Армии, скончался от болезни спинного мозга, дистрофии и неврастении на 37–м году жизни. Этот же факт подтвержден и в жизнеописании М. Н. Ефимова.

Автор пытался выяснить продолжение судеб других, взлетевших в 1911 году с Комендантского. Это было непросто: в ЦГВИА хранятся служебные дела кадровых офицеров. Прапорщиками, да еще «военного времени» (а более высокого чина удостоился один Янковский) пренебрегали, что ли, штабные писаря?..

Известно, правда, что воевали они — волонтерами — еще против турок в Балканской кампании. Александр Агафонов был шеф — пилотом сербского главнокомандующего генерала Путника. В войсках Болгарии — фон Лерхе, Колчин, Костин.

Николай Костин был сбит и погиб.

Михаил Сципио дель Кампо до 1914–го служил в Варшаве инструктором школы «Авиата». Затем уехал в Швецию, работал инженером — теплотехником, с 1932–го осел в Польше и, как упомянуто выше, дожил в уважении и почете до преклонного возраста.

Где — то в Скандинавии теряются в 20–е годы следы инженера Агафонова.

Слюсаренко… Его постигло несчастье — любимая Лидия в 1913 году скончалась от тифа. Однако основанные — благодаря, главным образом, энергии первой русской летчицы — мастерские продолжали, переведенные в Петроград, выпускать аэропланы. Немного — в начале войны по одному в месяц (учебные одноместные типа «Моран — Ж»), в 1916–м — по пяти. Надо полагать, дело бы расширилось, будь в живых Лидия Виссарионовна, ее смерть, похоже, подавила Владимира Викторовича. Как бы то ни было, он пытался проводить опыты над монопланом собственной конструкции. Потом — Февральская революция. Во дворе мастерских владелец собирает рабочих. Писатель — историк, у которого я прочел об этом эпизоде, трактует его однозначно: дескать, кровосос — хозяйчик разразился вынужденно либеральной речью, а вскорости удрал в Америку. Прямолинеен такой подход к личности Владимира Слюсаренко, выходца все — таки из генеральской семьи, хотя и добившегося положения своими руками, мозолистыми от штурвала самолета, напильника, гаечного ключа. Короче, его долго мотало по свету, пока не занесло в Австралию, где он создал небольшое предприятие, возвел на собственные средства православный храм и окончил дни в приюте для престарелых.

О судьбе фон Лерхе уже сказано. Следов Бориса Масленникова найти не удалось.

Справедливо ли не обратиться к жизненным маршрутам других первопроходцев? В первую очередь — братьев Ефимовых. Михаил Никифорович еще до войны задался целью сконструировать аэроплан совсем особого, нового типа, который позже охарактеризует так: «двухмоторный (!) блиндированный истребитель». И снова препоны. Со стороны того, с кем мы преотлично знакомы. На одном из ходатайств Ефимова великий князь Александр Михайлович начертал хамскую резолюцию: «… Снестись с заведующим Чесменской богадельней на предмет зачисления уважаемого Мих. Ник. непременным членом заведения». Михаил Ефимов воевал. Вскоре после Октябрьской революции, в декабре 1917–го, назначен флагманским летчиком гидроавиации Черноморского флота. В августе 1919–го, когда

белые в последний раз захватили Одессу, Ефимов — старший был схвачен и расстрелян.

Ефимов — младший, Тимофей, опять же до войны, произвел первые опыты ночных полетов, стал зачинателем этого рода боевой работы. Похоже (других данных у меня, во всяком случае, нет), в строй красных вслед за братом не встал, но и на другую сторону не перешел. Через три месяца после гибели Михаила умер — там же, в Одессе — от тифа ли, холеры или просто голода, неизвестно: в доме нашли окоченевший труп.

Катаклизмы грозных лет проложили непреодолимую черту разлома между многими прежними соратниками. Двое первых гатчинцев — Георгий Горшков и Евгений Руднев. Горшков воевал на «Муромцах», Руднев был асом — истребителем. Горшков сражался против Деникина, с 1919 года член Высшей военной инспекции РККА по воздушному флоту. Руднев… Из книги М. М. Громова «Через всю жизнь»: «В первые дни революции начальник школы Руднев и офицерская элита не пожелали быть красными летчиками и предпочли незаметно исчезнуть с аэродрома». Лауреат Ленинской премии В. И. Лавренец (да не посетует он на меня за выспренность, если я назову его добрым гением этой книги) сообщил, что в тридцатые годы Руднев в Париже работал шофером такси. Судя по тому, что в 1917–м он был капитаном, а на могильной плите русского кладбища звание «полковник», очевидно, летал — у Деникина, Врангеля или Колчака…

* * *

«Когда повторяют на каждом шагу, что причиной развала армии послужили большевики, я протестую. Это неверно. Армию развалили другие». Слова Антона Ивановича Деникина. Того самого. Сказаны в 1921 году.

Большевики — то (во всяком случае, наиболее дальновидные) стремились укрепить Красную Армию умелыми специалистами, привлечь их в ее ряды. Но тем требовалось время, чтобы разобраться в водовороте событий, определить свое отношение к ним. А времени не было. Солдатам осточертела империалистическая бойня. Все, у кого звездочки на погонах, казались мясниками, гнавшими на бойню. Раз так — срывай звездочки. Раз так — к стенке. Как принято было говорить, «в штаб Духонина». Потому — и не по идейным соображениям — многие бежали на юг к Корнилову. Многие, не имевшие, а следовательно, не стремившиеся защищать имения и капиталы. Только — только заработавшие эти звездочки бывшие учителя, мелкие служащие, даже крестьяне. В первом Кубанском походе из четырех с лишним тысяч штыков, которые насчитывала Добрармия, изрядную часть несли на плече или наперевес и

прапоры военного времени, и мальчишки — юнкера, даже гимназисты.

Были у нас ошибки, похожие на преступления.

21 марта 1918 года Высший Военный Совет республики (им руководил бывший Генерального штаба генерал — лейтенант М. Д. Бонч — Бруевич) издал — по инициативе В. И. Ленина — приказ об отмене в войсках выборного начала. 31 мая того же года комиссар Московского военного округа Н. И. Муралов объявил мобилизацию офицеров. В манеже бывшего Алексеевского училища были собраны 17 тысяч представителей начсостава, вплоть до генералов. И заперты. Без пищи, даже без соломы на подстилку для спанья. Несколько дней тянулся учет. Начались болезни, эпидемии…

…В ответ на горделивое заявление членов Реввоенсовета 10–й армии К. Ворошилова и С. Минина о том, что вот, мол, добились успеха под Царицыном вовсе без военспецов, Ленин на VIII съезде РКП (б) сказал: «Тов. Ворошилов говорит: у нас не было никаких военных специалистов и у нас 60000 потерь. Это ужасно… Героизм царицынской армии войдет в массы, но говорить, что мы обходились без военных специалистов, развн это есть защита партийной линии. Может быть, нам не пришлось бы отдавать эти 60000, если бы там были специалисты, если бы была регулярная армия».

* * *

Важнейшую роль в становлении Вооруженных Сил страны, многих грядущих победах, в том числе и в Великой Отечественной войне, сыграло событие, думается, не по достоинству оцененное (в какой — то мере этот пробел восполняет книга А. Г. Кавтарадзе «Военные специалисты на службе Республики Советов»): 30 мая 1920 года Особое совещание при главкоме республики обратилось с воззванием «ко всем бывшим офицерам, где бы они ни находились». Поводом послужило нападение на республику войск буржуазной Польши при поддержке Антанты.

Несколько крупных военных деятелей призвали «добровольно идти с полным самоотвержением и охотой в Красную Армию… служить не за страх, а за совесть, дабы своей честной службой, не жалея жизни, отстоять во что бы то ни стало дорогую нам Родину и не допустить ее расхищения, ибо в противном случае… наши потомки будут нас справедливо проклинать и правильно обвинять за то, что мы из — за эгоистических чувств классовой борьбы не использовали боевых знаний и опыта, забыли русский народ и загубили свою матушку Россию».

В первый же день после обнародования воззвания в военные

комиссариаты явились тысячи офицеров.

Многие командующие фронтами и армиями в годы Великой Отечественной — бывшие офицеры. Скажем, штабс — капитан войск Колчака Л. А. Говоров, в будущем советский маршал, перешел на нашу сторону со всей своей батареей..

Кто же подписал это воззвание? Бывший верховный главнокомандующий Брусилов, три бывших военных министра, среди которых — Поливанов.

По — видимому, особый вес документу придали именно эти фамилии. Алексей Алексеевич Брусилов — герой легендарного «брусиловского прорыва» и Алексей Андреевич Поливанов, опытный военный педагог, теоретик и практик. (К слову сказать, не обратись к нему, помощнику военного министра, не по команде, а через головы многочисленных начальников, безвестный артиллерийский подпоручик, не наложи генерал на рапорт с просьбой о переводе в авиационную часть положительную резолюцию, отечественное воздухоплавание не обрело бы гений Петра Нестерова).

Несомненно, решиться открыто встать в строй новой революционной армии для угрюмого кривошеего старца (ему шел 66–й год), больного (он вскоре умер — на посту, участвуя в качестве нашего эксперта в мирных переговорах с правительством Пилсудского) было то же, что в среде ученых — для Климента Тимирязева, в литературной — для Александра Блока.

Напомню: в 1910 году, когда в Думе слушался вопрос авиатики и слушанье это вылилось, по существу, в фарс, единственным, кто поддержал новое дело и указал, к чему ведет небрежение им, был генерал Поливанов.

Хочу ли я подчеркнуть этим, что прогрессивный характер мышления, свойственный Поливанову, побудил его на закате дней совершить трудный, последний, может быть, самый важный в жизни шаг? Да, хочу. Не сквозит ли тут примитивная социовульгаризация? Полагаю, нет. Черты умственного прогресса или регресса равно влияют на общество и личность, побуждая личность идти в ногу с общественными процессами либо становиться у них на пути.

В списках военспецов, приведенных в книге А. Кавтарадзе, среди летных специалистов я обнаружил не много знакомых имен. Но на фотовкладке узнал в лицо Сергея Ивановича Одинцова. И потом, в одном из списков — генштабистов: Генерального штаба генерал — майор Одинцов С. И. Тот самый — бывший начальник Качинской школы. В Академии Генштаба Одинцов был учеником Поливанова.

Лет десять назад автору этих строк довелось быть в

командировке в Оттаве. Московский приятель, прежний соученик, ставший редактором популярного журнала, попросил отвезти сувенир тестю, которого ни разу не видел, — палехскую шкатулку. Семью жены приятеля в годы войны разбросало по свету: отца и мать, природных русаков, живших в Эстонии, судьба занесла в Швецию, ее же, малышку, с теткой, — к нам. Доживал отец век вдовцом в Монреале — железнодорожный машинист на пенсии. Младшего брата Колю Таня знала только по письмам: в Канаде он преподавал в университете и многим нашим, в том числе спортсменам, сам волейболист, служил переводчиком. Поручение я выполнил лишь в день отъезда: Коля заехал за мной. Времени до отлета оставалось предостаточно, мы притормозили на обочине загородного шоссе, снег был сиз от голубизны неба, ноздреват от капели, которой орошали его пегие березы. Из приемника неслось подмывающее: «Как во городе было во Казани, грозный царь пировал да веселился…» Не одну сцену в корчме — всего, кажется, «Бориса Годунова» прослушал я в тот день в Колиной «Тойоте». «Это ты, — спросил, — для меня?» Он покачал головой: «Мы здешний трах — бах не любим». Показал фотографии своей свадьбы: невеста в сарафане, жених в косоворотке, подружки в кокошниках. «А хочешь, к тестю заедем? Тут у него вилла неподалеку — надо же тебе стременную, а то пути не будет».

Отворив дверь модно низкого, плоскокрышего, облицованного гранитом здания, я понял (мама родная!), что попал в белогвардейское гнездо. На стенах, в обрамлении казачьих пик и шашек, портреты государей. И трехцветное полотнище. И лазурная, с алой выцветшей тульей, атаманская фуражечка. И пейзажи, на которых — где ельники — осинники, где рощи кленовые багровеют, где дыбятся причудливые кактусы, иные неведомые мне растения. Портреты писал по памяти, пейзажи — на пленэре разных широт муниципальный архитектор Оттавы Моисеев Георгий Иванович, сын есаула Войска Донского, ладно тесанный, крепко ужаренный жизнью безвозрастный джентльмен. Плеснул — со знакомством — на донце высокого узкого сосуда, сыпанул ледяных кубиков. «Я так пить не привык», — честно сказал гость. «А как ты привык?» — «А рюмочкой». — «О! уважил Колька. Знаешь, зови — ка меня дядей Жорой».

Через полчаса я знал уже, что дядя Жора сам мальчишкой в Крыму, у Врангеля, сабелькой помахал («Против моего, значит, отца». — «Мир тесен. Твое здоровье».). Что бежали они от красных в Латвию, в сорок первом — в Польшу… «К немцам, значит, дядя Жора?» — «К генералу Краснову хотели прибиться,

слыхал такого? Писатель был — будь здоров. Да вот немцам сапоги лизал, нам не понравилось. Не было в эту войну на моих руках вашей крови. Вашей, нашей — как сказать?.. В Праге на «Шкоде» самолеты ихние в маскировочные цвета красил. А когда вы их под Сталингра… тьфу, не выговаривается… под Царицыном стеганули, веришь, все в душе спуталось. С одной стороны, не за что нам большевиков любить, а с другой — гордость. «Русские прусских всегда бивали» — Суворов рек, князь Рымникский. Потом погнали вы их и нас шуганули. Перекати — поле стал я на земле сей. До Новой Зеландии докатился. Старший брат в Австралии, в Сиднее, в опере, все заглавные партии перепел — бассо — профундо, куда до него Реброву… Уэлл, живу — не жалуюсь, имею бизнес, а снится…»

Прошло еще несколько лет, коллега привез из США русский журнал «Нива». С таким же, как у давнего, в Петербурге, на Малой Морской издававшегося, виньеточным заглавием, но втрое тоньше. И на последней странице я обнаружил некролог. Памяти постоянного подписчика и щедрого жертвователя. «Покойся с миром, Георгий Иванович Моисеев».

«Он все спутал, но время все спутало тоже.

Были разные правды, как плиты, похожи.

Не такие, как он, не смогли разобраться.

Он погиб. Он уместен на кладбище братском».

Цитирую по памяти не напечатанные, кажется, у нас строки Наума Коржавина. Я слышал их от него в Доме литератора, он не знал еще, что тоже станет перекати — полем.

* * *

Тысяча девятьсот десятый. Над Гатчинским полем летит осенняя паутина. Сквозь прерывистый шум никак не заводящегося «Анзани» слышен сердитый голос генерала Кованько, учиняющего «распеканцию» нижним чинам: опять не прибрали камни, поручик Горшков при взлете шасси сломал. Двое в шинелях, в фуражках с офицерскими кокардами, мирно беседуют — вислоусый сутулый капитан и плечистый подполковник. Кто первым упомянул, что пора бы не «блинчики» по — над поляной жарить, но делать дальний маршрут, в Москву, например, мы не знаем и не узнаем. Сергей Иванович Одинцов в 1917 году стал правой рукой первого красного главковерха прапорщика Крыленко, потом командовал 7–й армией, сражавшейся против Юденича. Скоропостижно скончался в 1920–м. Сергей Алексеевич Ульянин эмигрировал в Англию.

Доверить бы тогда, в 1911–м, им организацию перелета. Не стал бы он «Цусимой русской авиатики». Но и без первого — спотыкливого — шага не было бы дальнего пути.

Братское кладбище прародителей отечественного воздухоплавания распростерлось по всей планете. Обнажим головы перед ведомыми и неведомыми нам могилами. Они того достойны.

# Литература


История СССР — начало XX в. М.: Высшая школа, 1987.

Авиация и воздухоплавание в России — 1907–1914. Сборники ЦГВИА. Вып. 1–6. 1966–1972.

Авиация в России: Справочник. М.: Машиностроение, 1989.

Вопросы истории России XIX — начала XX вв. Межвузовский сборник. Изд — во Ленинградского ун — та, 1983.

Государственный архив Тамбовской области. Воронеж: Центрально — Черноземное изд — во, 1987.

История русско — японской войны 1904–1905 гг. / Под ред. И. И. Ростунова. М.: Наука, 1977.

Казанский университет. 1804–1975 гг. Очерки истории. Изд — во Казанского ун — та, 1979.

Бадаев А. Большевики в Государственной Думе. М.: Госполитиздат, 1954.

Бескровный Л. Г. Армия и флот России в начале XX в. М.: Наука, 1986.

Бонч — Бруевич М. Д. Вся власть Советам. М.: Воениздат, 1957.

Боханов А. Н. Буржуазная пресса России и крупный капитал. М.: Наука, 1984.

Брусилов А. А. Мои воспоминания. М.: Воениздат, 1983.

Васильев А. А. В борьбе с воздушной стихией. М.: Графика, 1912.

Вейгелин К. Е. Очерки по истории летного дела. М.: Гос. изд — во оборонной промышленности, 1940.

Вейгелин К. Е. Перелет Санкт — Петербург — Москва. СПб.: Изд — во Сойкина, 1911.

Витте С. Ю. Воспоминания. М.: Соцэкгиз, 1960.

Гальперин Ю. М. Первый главком. М.: Правда, 1988.

Гачковский Б., Кухарский Х., Лапиньский К. Наука летать. Летный информатор. Варшава: Изд — во транспорта, 1984 (на польском яз.).

Гиляровский В. А. Москва и москвичи. М.: Правда, 1985.

Глазунов М. М., Митрофанов Б. А. Перед Особым присутствием. М.: Юрид. лит., 1980.

Громов М. М. Через всю жизнь. М.: Мол. гвардия, 1986.

Дузь П. Д. История воздухоплавания и авиации в России. М.: Машиностроение, 1989.

Думова Н. Г. Кадетская партия в период первой мировой войны и февральской революции. М.: Наука, 1988.

Игнатьев А. А. Пятьдесят лет в строю. М.: ГИХЛ, 1957.

Кавтарадзе А. Г. Военные специалисты на службе Республики Советов. М.: Наука, 1988.

Касвинов М. К. Двадцать три ступени вниз. М.: Мысль, 1987.

Ключевский В. О. Письма. Дневники. Афоризмы и мысли об истории. М.: Наука, 1968.

Кони А. Ф. Избранные произведения. М.: Гос. изд — во юрид. лит, 1959.

Королева Е. В., Рудник В. А. Соперники орлов. Одесса: Маяк, 1979.

Левитин М. З. Болеро. М.: Московский рабочий, 1983.

Лейкина — Свирская В. Р. Русская интеллигенция в 1900–1917 гг. М.: Мысль, 1981. [246]

Ляховецкий М. Б., Рудник В. А. В небе — Уточкин! Одесса: Маяк, 1982.

Накоряков Н. Н. Три дня «Казанской республики». — В сб. «Первый штурм самодержавия». М.: Политиздат, 1989.

Понизовский В. М. Не погаси огонь. М.: Сов. писатель, 1981.

Понизовский В. М. Час опасности. М.: Московский рабочий, 1982.

Поэма о крыльях. Записки авиаторов / Сост. А. Разумихин. М.: Современник, 1988.

Раевский А. Е. Золотые годы авио — спорта, М.: Военный вестник, 1924.

Раевский А. Е. Героическая эпоха авиации. М.: Военный вестник, 1924.

Сашонко В. Н. Коломяжский ипподром. Л.: Лениздат, 1983.

Симонов М. С. Кризис аграрной политики царизма накануне первой всероссийской революции. М.: Наука, 1987.

Смирнов Г. В. Менделеев. М.: Мол. гвардия, 1974.

Сорокин Е. Б, Подаривший небо. Саранск: Мордовское кн. изд — во, 1987.

Твардовская В. А. Н. А. Морозов в русском освободительном движении. М.: Наука, 1983.

Трауберг Л. З. Избранные произведения. М.: Искусство, 1988.

Трунов К. И., Голышев М. И. Петр Нестеров, М.: Сов; Россия, 1971.

Хромов П. А. Экономическая история СССР. М.: Высш. шк., 1982.

Шавров В. Б. История конструкции самолетов в СССР. М.: Машиностроение, 1978.

Шепелев Л. Е. Царизм и буржуазия в 1904–1914 гг. Л.: Наука, 1987.

Эйдельман Н. Я. Грань веков. М.! Мысль, 1986.

# Периодические издания

ВЕСТНИК ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ. СПб., 1911.
ВОЗДУХОПЛАВАНИЕ. Наука и спорт. М., 1910–1911.
ВОПРОСЫ ИСТОРИИ. М., 1988.
КАВКАЗ. Тифлис, 1910.
К СПОРТУ! М., 1911–1912.
НИВА. СПб., 1911.
НОВОЕ ВРЕМЯ. СПб., 1908, 1911.
РЕЧЬ. СПб., 1908, 1910–1911.
РУЛЬ. М., 1910–1911.
РУССКОЕ СЛОВО. М., 1911.
РУССКИЙ СПОРТ. М., 1910–1911, 1914.
САНКТПЕТЕРБУРГСКИЕ ВЕДОМОСТИ, 1911.
САРАТОВСКАЯ КОПЕЕЧКА, 1910.
ТИФЛИССКАЯ КОПЕЙКА, 1910.
ТУРКЕСТАНСКИЙ КУРЬЕР. Ташкент, 1911.

**Примечания**

{1}Чистяков В. Четверть часа в конце адмиральской карьеры. Знамя. 1988. № 10.